2
Vespa
TECNICA
Leardi
Frisinghelli
Notari
CLD
Vespa
'56
'64

TECNICA

TECNICA

CLD, Leardi, Frisinghelli, Notari.

2

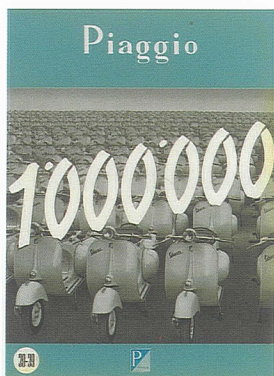
1956/1964

Indice

Prefazione

La Vespa nasce semplice, comoda, economica...ma con la coscienza di essere un bel-l'oggetto.
La Vespa è un mezzo di trasporto assolutamente originale.
La Vespa è unica.
Vespa Tecnica nasce per sottolineare la sua unicità: le particolarità e le caratteristiche costruttive, il motore, le linea e il design.
Vespa Tecnica nasce per raccontare la Vespa d'epoca.
Di che colore era la 125 del 1956, e la sella della GS? E il fanalino posteriore era cromato?
Il primo quesito che si pongono tutti i possessori di una Vespa d'annata è se il loro veicolo è o meno conforme all'originale. E il restauro? Naturalmente deve essere accurato e condotto da mani esperte.
Vespa Tecnica illustra i veicoli storici e fornisce un valido aiuto per superare gli innumerevoli imprevisti a cui va incontro chiunque si appresti a restaurare una Vespa.
Un'opera assolutamente nuova, nata da un'idea di CLD e degli autori Roberto Leardi, Presidente del Vespa Club d'Italia, Luigi Frisinghelli, Conservatore del Registro Storico Vespa e Giorgio Notari, restauratore dei veicoli esposti nel Museo Piaggio, per soddisfare le esigenze dei collezionisti e di tutti gli appassionati di Vespa.
Vespa Tecnica 1956/1964 contiene tutte le informazioni sui veicoli prodotti in questi anni: dettagliate descrizioni delle caratteristiche tecniche, illustrate da foto realizzate su modelli restaurati o conservati, disegni dei comandi, dell'impianto elettrico e della lubrificazione, codici dei colori originali, dati matricolari, esplosi dei motori.
Vespa Tecnica,
continua l'avventura!

Roberto Leardi
Luigi Frisinghelli
Giorgio Notari

La milionesima "Vespa" 1956

Nel 1956 la Piaggio raggiunge un prestigioso traguardo: dopo dieci anni dalla presentazione della Vespa modello 98, viene prodotta la milionesima Vespa, una 150 modello VL3.
Un veicolo che ha segnato e rappresentato un intero secolo, usato da milioni di persone non solo nel tempo libero ma anche per lavoro.
Alle soglie del boom automobilistico, quando ancora lo scooter rappresentava uń mezzo ambito da possedere, il traguardo di un milione di Vespa prodotte costituisce per la Piaggio una vittoria impareggiabile.
Sulla linea di montaggio sono proprio il progettista D'Ascanio insieme ad Enrico Piaggio, i primi a credere fortemente nel successo del nuovo scooter, a tenere a battesimo la milionesima Vespa.
La Vespa, un design originale, innovativo soprattutto nella struttura portante, si è evoluto e migliorato nel corso degli anni, per aumentare il comfort e le prestazioni.
Con la milionesima Vespa si festeggiava non solo la vittoria dell'imprenditoria Piaggio che aveva trasformato il mitico scooter in un fatto sociale, ma anche e soprattutto la "ricostruzione" economica del dopoguerra, di cui la Vespa è stata indiscussa protagonista.
Oltrepassato il milione, la Vespa continuava per la sua strada: la gamma dei modelli si amplia ulteriormente andando a creare nuove cilindrate, come la 50 cc.
Nel 1963 nasce il leggendario "Vespino", che abbassa l'età minima per la guida a 14 anni: anche i giovanissimi si emancipano, ricchi di questa nuova indipendenza.
Gli anni '60 sono anche gli anni di tante trasformazioni sociali, sono gli anni del boom economico.
E poi sono i mitici anni della "dolce vita". Chi non ricorda i paparazzi sfrecciare con gli scooter per le strade di Roma all'inseguimento dei protagonisti delle notti romane, raccontati da Fellini nel film omonimo?
È in questi anni che nasce il mito della Vespa, che comincia a trasformarsi da semplice mezzo di trasporto, a vero e proprio oggetto di culto.
Dalla milionesima Vespa, nascono milioni di nuove Vespa, pronte a riversarsi sulle strade di tutto il mondo.

Nasce una nuova generazione di motori con distribuzione rotante 1958

L'innovazione: il motore a due tempi con distribuzione rotante.

Mentre la Vespa continuava la sua corsa, la Piaggio andava avanti con la ricerca. Testimonianza di questa attività è la pluralità dei modelli con nuove cilindrate e i nuovi telai presentati nel primo decennio di produzione di questo veicolo, così come nel successivo.

La Piaggio pose allo studio un motore decisamente innovativo con la distribuzione rotante. Nei motori a due tempi non era una novità, la tecnica della distribuzione rotante era stata sviluppata in Europa per migliorare le prestazioni dei motori sportivi, soprattutto quelli dei kart e successivamente in Giappone.

In tutta la sua semplicità costruttiva, questo nuovo motore si può senza dubbio attribuire alla fertile ingegnosità del suo progettista Corradino D'Ascanio e allo staff di ingegneri e tecnici formatisi negli studi sperimentali della Piaggio che già negli anni cinquanta avevano provato questa soluzione con ottimi risultati nelle gare cittadine.

Questa semplice intuizione nel risolvere i problemi tecnici, che era naturale per D'Ascanio e per i suoi collaboratori, fece sì che questo nuovo motore registrasse subito un grande successo.

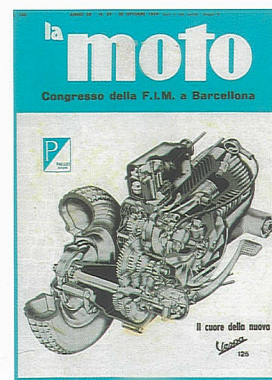
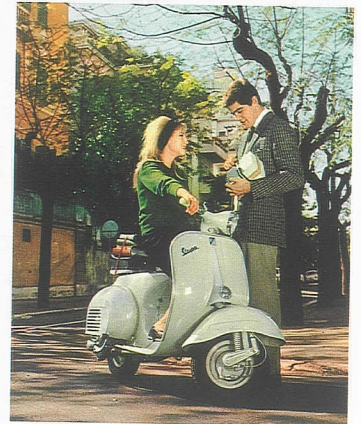
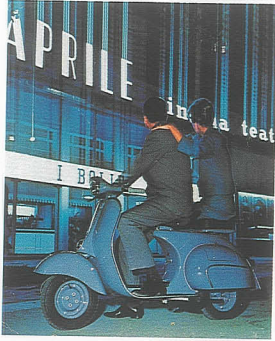
Ma quali sono nello specifico le innovazioni del nuovo motore Piaggio?

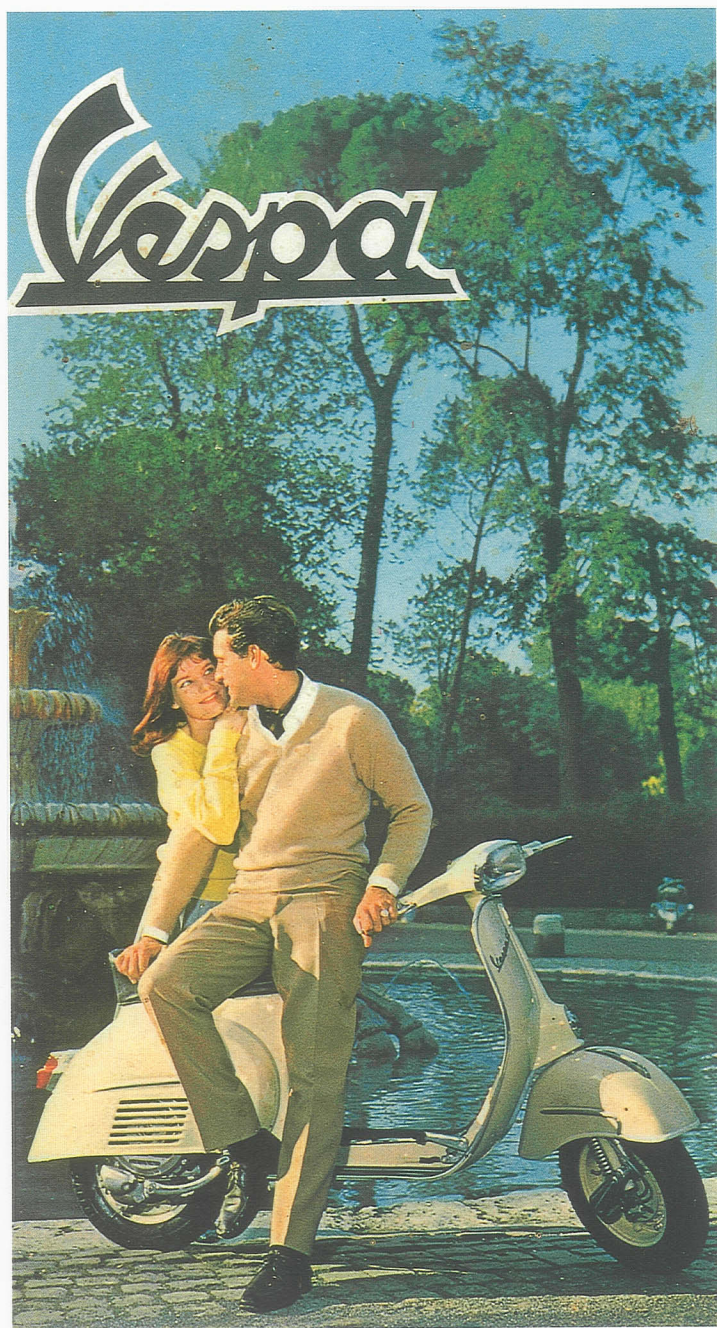
I motori fino ad ora prodotti avevano l'alimentazione tradizionale e cioè direttamente sul cilindro, di conseguenza si aveva un'eccessiva dispersione di carburante che comportava alto consumo e cattiva lubrificazione nelle parti basse del carter motore.

L'innovazione si concentra sull'albero motore, il quale funge da valvola rotante. Infatti su una fiancata dell'albero è stata ricavata una scanalatura in modo che quando quest'ultima si trova in prossimità del faro di ammissione, fa entrare la miscela fresca nel carter pompa.

La lubrificazione del gruppo albero-cilindro-pistone in modo semplice ed efficace permetteva di diminuire la percentuale dell'olio portandola dal 5% (nei vecchi motori) fino al 2% (nei nuovi motori) e di ridurre le incrostazioni allo scarico sul cielo del pistone e testata con il risultato di un motore più pulito e meno bisognoso di manutenzione, non ultimo il costo minore della miscela.

Il carburatore di tipo automobilistico ha una farfalla completamente nuova rispetto a quelli fabbricati precedentemente.

La soluzione con distribuzione rotante e lubrificazione al 2% si è protratta fino ai giorni nostri.

APRILE

Vespa 50
Vespa 50

Depliant pubblicitari anni '50

La Vespa prosegue il cammino: 1956-1964

Le tappe "storiche"

1956: Vespa 150 cc.
Esce dalla catena di montaggio di Pontedera la Milionesima Vespa

1958: Vespa 125 cc.
Nuovo telaio e motore per la Vespa 125

1959: Vespa 150 cc. VBA1
Motore a distributore rotante che consente di abbassare la percentuale dell'olio al 2%

1959: Vespa 150 cc. GS VS5
L'ultimo modello che chiude la serie delle mitiche "Gran Sport" dal colore grigio metallizzato

1962: Vespa 160 cc. GS
Nuovo modello GS, di colore bianco con importanti modifiche. È la prima Vespa con la ruota di scorta incorporata nella carrozzeria

1963: Vespa 50 cc.
Nasce il leggendario Vespino 50, la piccola-grande Vespa che porterà alla motorizzazione intere generazione di adolescenti.

1956

Vespa **125**

1956 1957

Motore
Il carburatore è un modello Dellorto TA 18 E, il depuratore dell'aria è di dimensioni più grandi rispetto al modello del 1955.
Si torna a montare la leva dell'aria per favorire l'avviamento a freddo ed il cavo dell'aria non è più in filo armonico ma cavetto d'acciaio multifilo con guaina, fissato nel telaio con boccola e fermo in acciaio armonico di forma ad omega esterno.
Anche la leva dell'aria ha un nuovo disegno ed è posta sotto la sella, fermata dal bullone della molla anteriore della sella stessa.
La ventola e il copriventola sono di nuovo disegno come quelli della Vespa 150 del 1955.

Telaio
Lo scudo anteriore assume una linea più avvolgente migliorando l'aerodinamica, la sella è più confortevole e di maggiori dimensioni rispetto al modello del 1955.
Le molle biconiche sono verniciate

di un colore verde molto scuro e non sono più cromate come nel modello del 1954, con maniglia per passeggero e scritta "Vespa" sullo scudo dello stesso colore.
Il portapacchi mantiene lo stesso disegno, ma si allarga leggermente nella parte anteriore in corrispondenza degli attacchi.

Lo scudetto anteriore Piaggio, sempre del tipo economico in alluminio, è fermato con tre rivetti.
Cambia l'attacco della ghiera faro anteriore.

Trattamenti galvanici

Zincatura: tutta la bulloneria esterna, cavalletto, molle e staffe, dadi, cerchi e ruote, molla sospensione anteriore, rondella boccolo messa in moto, leva aria.
Cromatura: manubrio e ghiera faro anteriore.
Lucidatura a specchio: leve freno/fri-

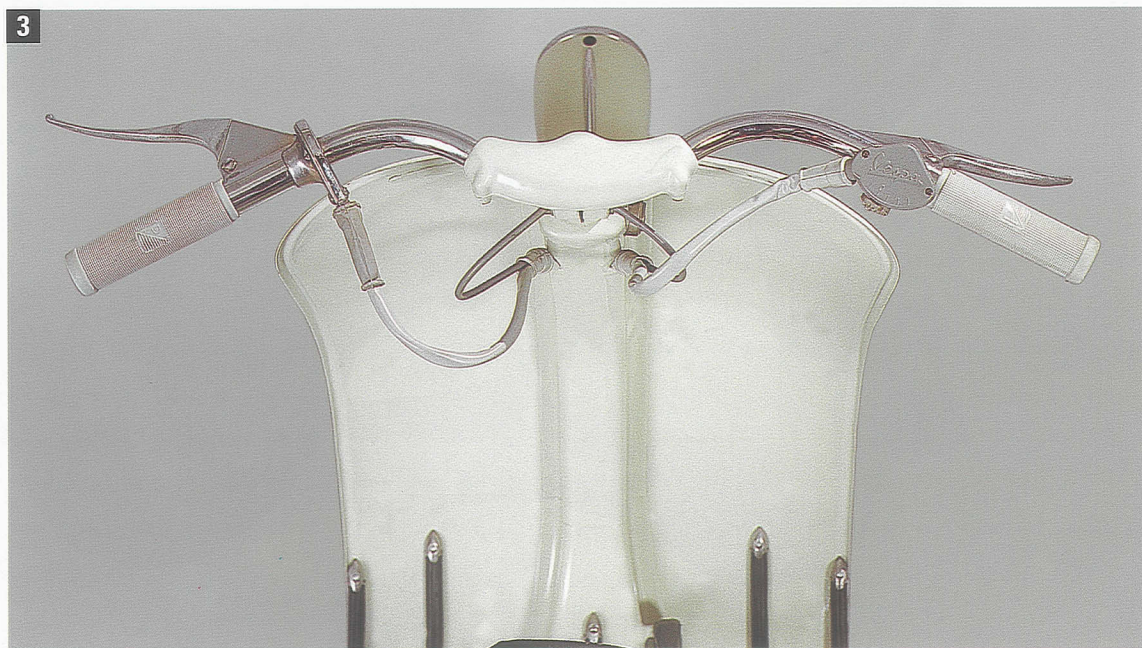
1956
1957

zione, crestina faro anteriore.
Fosfatizzazione: ammortizzatore posteriore, molla e staffa, bulloneria motore.
Nichelatura opaca: bloccasterzo.
Il numero del telaio è visibile come per gli altri modelli nel vano dello sportello carburatore e precisamente in alto fra i due tamponcini di riscontro in gomma.
Il prefisso e il numero del motore sono situati sulla fusione del carter sopra il prigioniero di fissaggio motore alla traversa.

La produzione dello stesso modello prosegue nel 1957.

1 La nuova ghiera faro anteriore con linguetta di fissaggio allungata.

2 Leva dell'aria di nuovo disegno.

3 Nuovo profilo più aerodinamico dello scudo.

4 Ventola e copriventola di nuovo disegno si unificano al modello 150 del 1955.

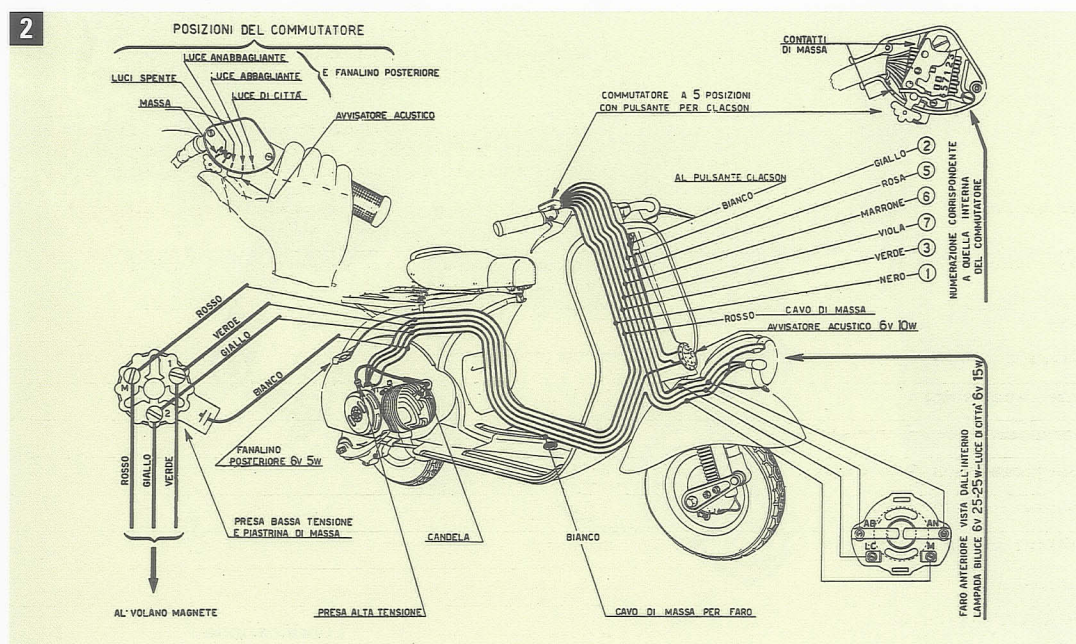
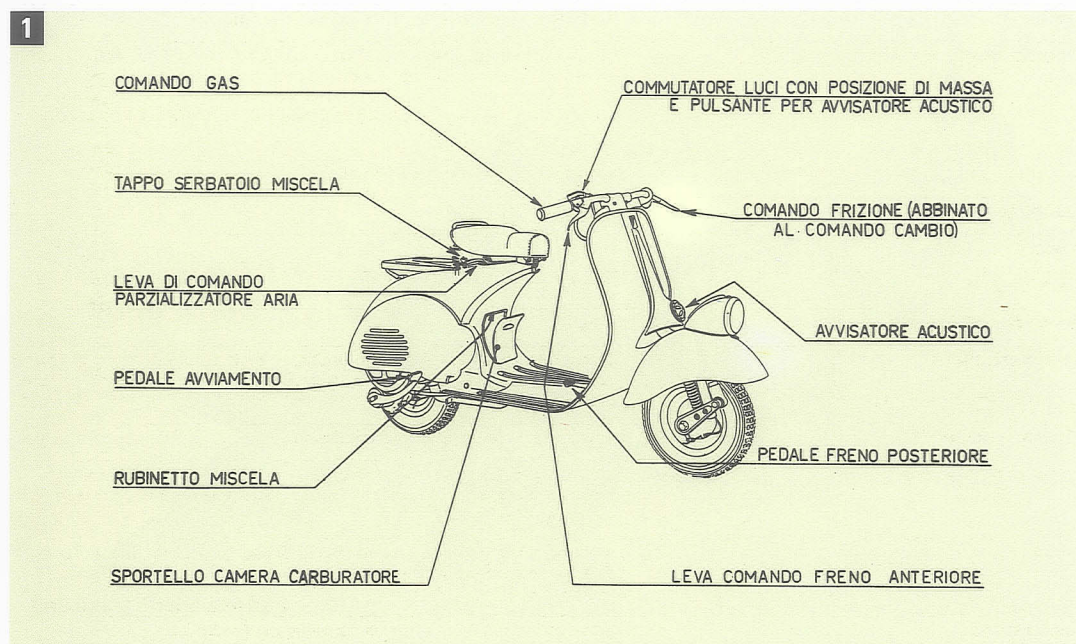
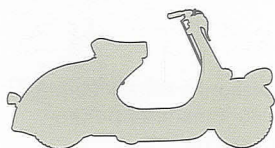
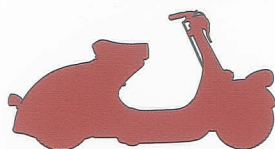
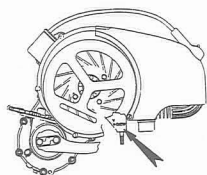
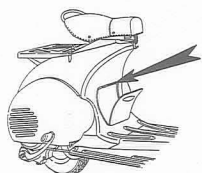
1956
1957

Caratteristiche

Telaio:	a guscio, in lamiera di acciaio stampata a forma aperta e carenata
Sospensione ruote:	la sospensione anteriore è realizzata mediante molla conica elicoidale ed ammortizzatore idraulico a doppio effetto. La sospensione posteriore, a braccio oscillante porta motore e ruota, è munita di molla biconica elicoidale a flessibilità variabile e di ammortizzatore idraulico a doppio effetto coassiale
Motore:	a due tempi con distribuzione a luci incrociate e pistone con deflettore
Alesaggio:	mm 54
Corsa:	mm 54
Cilindrata:	cm^3 123,67
Rapporto di compressione:	1/6,5
Trasmissione:	il motore è collegato al braccio oscillante della sospensione posteriore e comanda direttamente la ruota attraverso frizione, ingranaggio elastico, ingranaggi del cambio
Messa in moto:	a pedale con leva sulla destra della moto
Cambio di marcia:	a tre velocità con ingranaggi sempre in presa. Comando a manopola girevole abbinato alla leva della frizione e disposto sull'estremità sinistra del manubrio
Frizione:	a dischi multipli in acciaio con tasselli di sughero. Comando a mezzo leva sull'estremità sinistra del manubrio e trasmissione flessibile registrabile
Accensione:	a mezzo bobina A.T. applicata sul volano magnete
Illuminazione:	l'energia elettrica è fornita in c.a. dal volano magnete a 6 poli (tensione nominale d'impianto 6 V) che alimenta i seguenti gruppi: proiettore anteriore con lampada biluce da 25/25 W e lampada per luce di città da 15 W (opportunamente schermata); fanalino posteriore a luce rossa (con catarifrangente abbinato) munito di lampada da 5 W. Avvisatore acustico
Freni:	ad espansione con comando flessibile: quello anteriore manovrabile a mano a mezzo leva disposta sull'estremità destra del manubrio; quello posteriore manovrabile a mezzo pedale disposto sulla pedana destra
Ruote:	intercambiabili hanno cerchioni stampati in lamiera di acciaio, di ø 8", sui quali sono montati pneumatici 3,50-8"
Serbatoio miscela:	serbatoio di capacità 8,2 l e dispositivo di riserva - Rubinetto a tre vie (chiuso, aperto e riserva)
Consumo:	2 l ogni 100 Km
Velocità massima:	70 Km all'ora
Interasse ruote:	1160 mm
Larghezza max sul manubrio:	770 mm
Lunghezza max della moto:	1680 mm
Altezza max della moto:	940 mm
Altezza minima pedana:	220 mm
Raggio di volta:	1500 mm
Peso totale a vuoto:	86 Kg

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

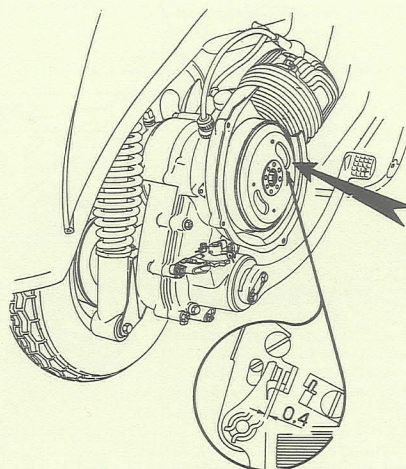
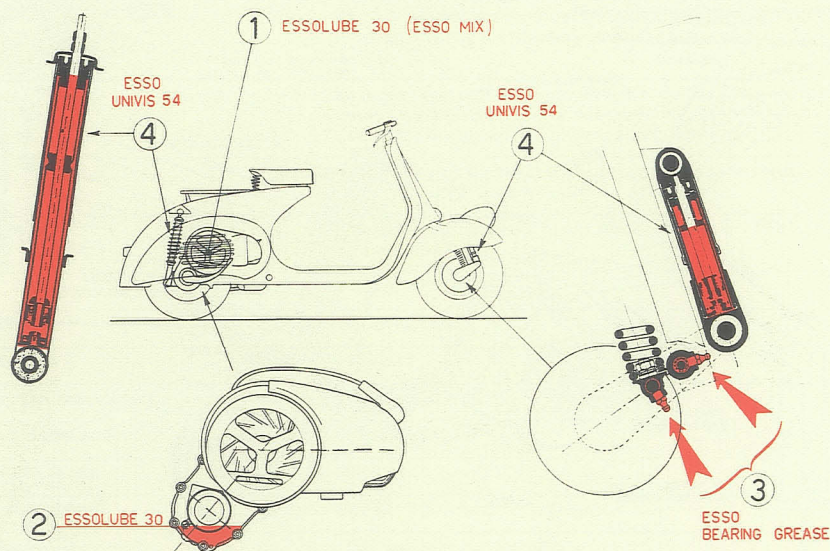
1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

1956
1957
125

Colore:
Grigio
Codice Max Meyer:
15081

Antiruggine:
Rosso opaco
Codice Max Meyer:
10.055M

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare 125/1956:
VN2T 050101
(inizio produzione)
VN2T 096569
(fine produzione)
Dato matricolare 125/1957:
VN2T 096570
(inizio produzione)
VN2T 0125600
(fine produzione)

3

Registrazione apertura puntine platinate (mm 0,4).

4

Lubrificazione.

1956 Vespa 150

1956

Motore
Il motore conserva le stesse caratteristiche del modello precedente, fatta eccezione per il carburatore, un modello Dellorto TA 19 C per migliorare le regolazioni. Il filtro dell'aria è di nuovo disegno e di maggiori dimensioni. Il filo dell'aria non è più di acciaio armonico, ma multifilo con guaina, fissato al telaio con boccola e fermo esterno in acciaio armonico di forma ad omega. La leva dell'aria assume una nuova forma ed è ancorata sul bulloncino della molla anteriore della sella. La marmitta è di nuovo disegno. La batteria è di dimensioni più piccole per dare più spazio alla sacca porta attrezzi.

Telaio
Lo scudo anteriore rispecchia la linea del modello 125 dello stesso anno. Il faro cambia leggermente nella forma: la spia della luce di posizione è rotonda e di colore rosso.
Il contachilometri ha il fondo bianco. Il commutatore luci è completa-

mente nuovo ed è applicato sul manubrio con un supporto in fusione di alluminio, ha forme più arrotondate ed è verniciato dello stesso colore della Vespa.
Nella parte superiore del faro, tra gruppo ottico e ghiera, è inserita una piccola visiera con il marchio Siem.
Per la prima volta la sacca porta attrezzi è dotata di serratura con chiave. Nella parte anteriore del telaio, scudo interno, sono previsti due fori filettati da 8 mm con rinforzo interno per poter montare il supporto della ruota di scorta. Detti fori sono tappati con due viti in alluminio a testa bombata ben visibili. La sella è di nuovo disegno, nonostante le dimensioni siano uguali a quelle della 150 del 1955, ed è più confortevole in quanto realizzata con un unica molla centrale montata orizzontalmente. Questa molla può essere registrata in base al peso del guidatore.
Importante è la modifica all'im-

1956

pianto frenante, le dimensioni sono le stesse, ma per ottenere un maggiore raffreddamento i tamburi sono in alluminio con anello in ghisa. Quello anteriore presenta una dentatura lungo il perimetro per migliorare la dissipazione del calore. Le due gambe del cavalletto sono perfettamente diritte ed i nuovi piedini hanno una battuta per attutire l'impatto con la pedana.
I profili esterni delle pedane sono di nuovo disegno e nella parte posteriore curvano verso l'interno.
Il claxon è cromato.
Il coprimozzo anteriore è di alluminio lucidato. Il colore del telaio sella è lo stesso della Vespa.

Trattamenti galvanici:
Cromatura: manubrio, ghiera faro, pedale freno, scritta Vespa, serratura sacca porta attrezzi, claxon.
Nichelatura opaca: bloccasterzo.
Lucidatura a specchio: leva avviamento, leve frizione/freno, crestina parafango anteriore, manicotto supporto interruttore fari.

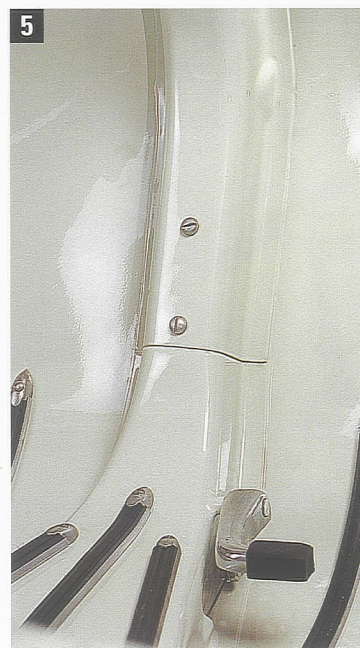
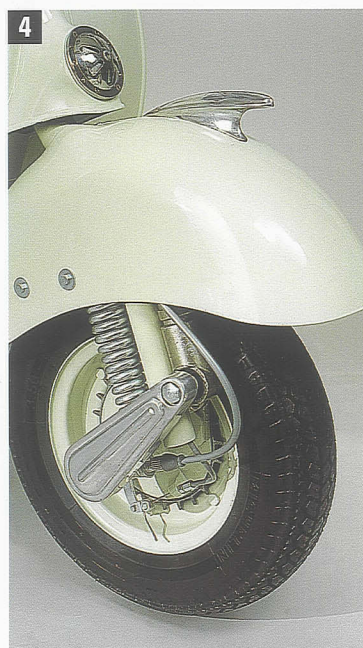
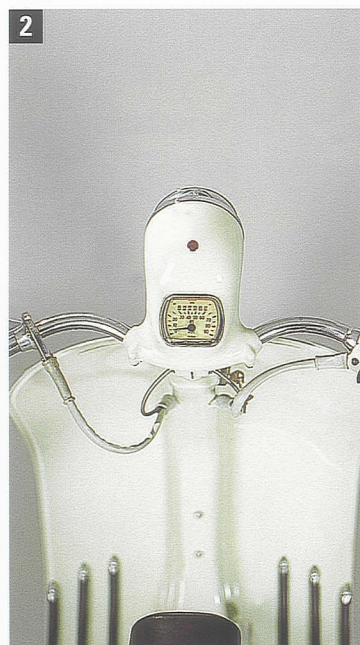
1 La nuova sella.

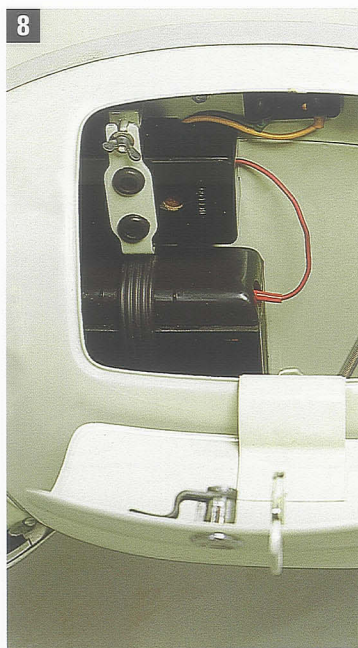
2 Il nuovo faro più allungato con la spia-luce di posizione rotonda e il contachilometri.

3 Dalla foto si può rilevare il nuovo cavalletto.

4 Particolare del nuovo tamburo freno, del coprimozzo, del claxon e della crestina sul parafango.

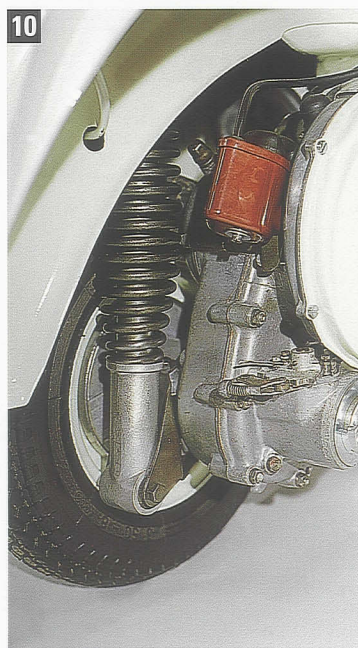
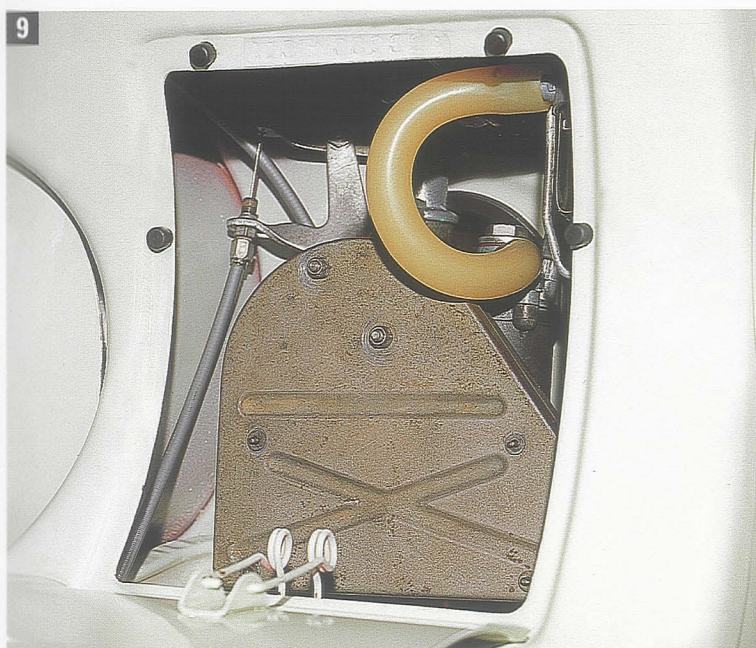
5 Predisposizione per il supporto della ruota di scorta.

6 Vista della molla registrabile della sella e leva dell'aria.

Zincatura: cavalletto, staffe e molle, bulloni, molle sospensione anteriore, rondella leva avviamento, dadi, cerchi e ruote, tutta la bulloneria esterna.
Fosfatizzazione: molla ammortizzatore e staffa sospensione posteriore, tutta la bulloneria motore.
Il numero del telaio è sempre visibi-

le nel vano dello sportello carburatore e precisamente in alto fra i due tamponcini di riscontro in gomma.
Il prefisso e numero del motore sono situati sulla fusione del carter sopra il prigioniero di fissaggio del motore sulla traversa.

7 Portapacchi con le estremità allargate.

8 La nuova batteria, raddrizzatore e serratura di serie.

9 Il nuovo filtro dell'aria di maggiori dimensioni con dadi di fissaggio autobloccanti.

10 Vista dell'ammortizzatore posteriore selettore cambio, tappo livello olio e bobina A.T. esterna.

1956

Mod. I. G. M. 405

PIAGGIO & C. S. p. A.
GENOVA

MOTOCICLO VESPA 150

(Telaio dal n. VL1T 1001 al n. VL2T 63001)

1955

OMOLOGATO DALL'ISPETTORATO GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE CON ATTO N. 412 DEL 27 - 12 - 1954

TELAIO

Passo	mt.	1,165
Lunghezza massima . .	»	1,70
Altezza minima dal suolo .	»	0,16
Altezza massima sedile .	»	0,79
Larghezza massima . .	»	0,785
Peso del motociclo in ordine di marcia (a serbatoio pieno)	Kg.	98

MOTORE

2 tempi

Numero dei cilindri . .		1
Alesaggio	m/m	57
Corsa	»	57
Cilindrata totale . . .	c. c.	145,6
Potenza effettiva sulla ruota al regime di 5000 giri/1'	C. V.	5,4
Potenza fiscale . . .	»	3
Rapporto di compressione .		6,3

Accensione a magnete volano tipo Piaggio con bobina A. T. esterna
Lubrificazione a miscela
Avviamento a pedale

INNESTO A FRIZIONE

A dischi multipli
Comando mediante leva sul manubrio

CAMBIO DI VELOCITÀ

A 3 marce con selettore a mano sul manubrio

MARCE	RAPPORTO TOTALE MOTORE / RUOTA
1ª Velocità	1 : 12,2
2ª Velocità	1 : 7,46
3ª Velocità	1 : 4,73

Velocità massima: 82,9 Km / ora
1 Km. con partenza da fermo: velocità media: 70,1 Km / ora.

RUOTE

Diametro cerchi 8" - Misura pneumatici 3,50" × 8".

FRENI

Del tipo ad espansione.
Anteriore ∅ mm. 125 - larghezza mm. 17 - con comando a leva sul manubrio.
Posteriore ∅ mm. 127 - larghezza mm. 22 - con comando a pedale.

IMPIANTO ELETTRICO E SEGNALAZIONI

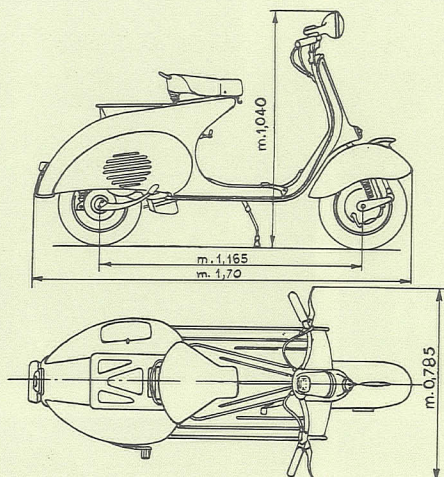
Proiettore ∅ 105 con lampada bilux da 6 V - 25/25 W e lampada 6 V - 3 W: tipo appr. I. G. M. n. 336.
Fanale posteriore a luce rossa per illuminazione targa con lampada 6 V - 5 W - catadiottro rosso posteriore.
Avvisatore acustico - Alternatore da 32 W e raddrizzatore - Batteria 6 V - 7 Ah.

SERBATOIO

Capacità totale litri 6,25 di miscela benzina-olio.

CONSUMO

Litri 2,4 di miscela per 100 Km. (norme C. U. N. A.).

NOTA - Gli esemplari aventi telaio col numero compreso fra "VL1T 1001" e "VL1T 17000" sono sprovvisti di batteria.

PIAGGIO & C. - S. p. A.
GENOVA

MOTOCICLO VESPA 150

(Telaio dal n. VL3T 63101 al n. VL3T 132700)

1956

MODIFICHE APPROVATE DALL' ISPETTORATO GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE CON CIRCOLARE N. 570 DEL 29-12-1955 PROT. N. 9758 (22) 509/13, A PARTIRE DAGLI ESEMPLARI DI PRODUZIONE 1956

TELAIO

Larghezza massima del veicolo mm. 770

MOTORE

Carburatore Dell'Orto MA 19
Frizione ∅ 104 mm.

FRENI

Tamburi dei freni alettati

SERBATOIO

Capacità totale: litri 8,2 di miscela benzina-olio

IMPIANTO ELETTRICO

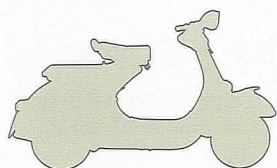
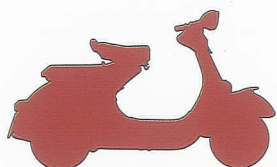
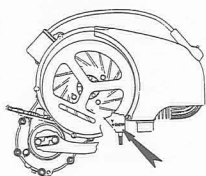
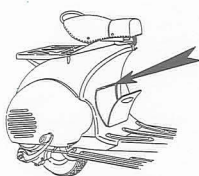
Proiettore ∅ 105 tipo appr. I. G. M. n. 1242

Caratteristiche

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

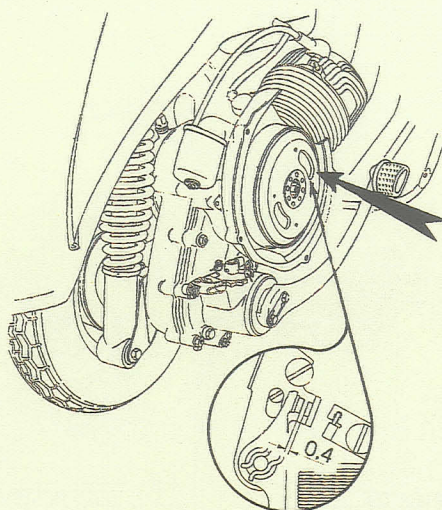
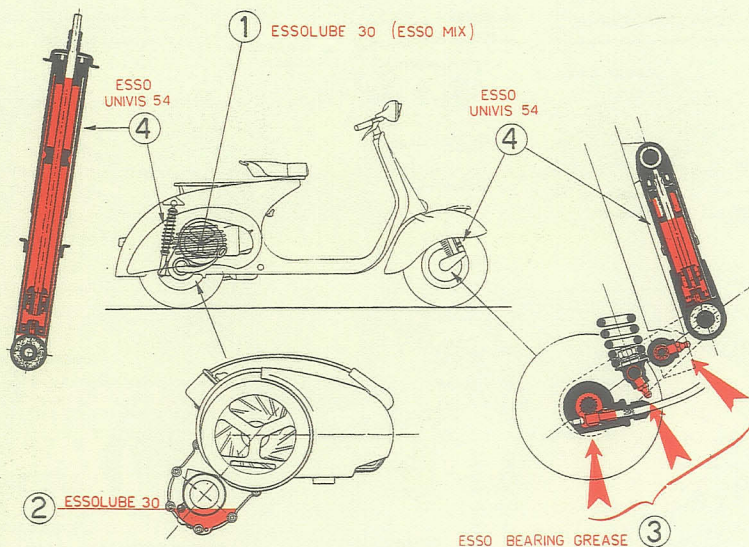
2 Schema impianto elettrico.

1956
150

Colore:
Grigio
Codice Max Meyer:
15081

Antiruggine:
Fondo rosso opaco
Codice Max Meyer:
10.055M

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VL2T 17001
(inizio produzione)
VL2T 93101
(fine produzione)
VL3T senza nessuna
variazione di rilievo 93102
(inizio produzione)
VL3T 132737
(fine produzione nel 1957)

3

Registrazione apertura puntine platinate (mm 0,4).

4

Lubrificazione.

1956
Vespa **150GS**

1956

Motore
A differenza del modello precedente, l'accensione è a spinterogeno (alimentata dalla batteria).
Il collettore della marmitta di scarico è fissato al cilindro con una ghiera in alluminio. Il carburatore è lo stesso ma cambia la regolazione e il getto di max da 100 diventa 103.

Telaio
Tutti i fili vengono collocati internamente al manubrio e al piantone del telaio che si presenta di maggiori dimensioni.
Lo scudo viene rifinito con due bordi in acciaio inox lucidato a specchio.
La sella è più confortevole: il serbatoio è allo stesso livello della scocca e permette un'escursione maggiore delle molle sella.
Il colore della sella è blu scuro.
La serratura della sacca porta attrezzi è montata di serie come il portatarga in alluminio con bordo esterno che fa da cornice.
Il manubrio ha un nuovo disegno.

La spia delle luci di posizione è rossa, il contachilometri ha il quadrante bianco.
Cambia l'interruttore del faro con chiave piatta a tre posizioni: verso destra avviamento, luci di città e anabbagliante/abbagliante. Estrema sinistra luci di posizione.
Pulsante claxon e devioluce sul lato destro di marca Siem.
Visiera marcata Siem sul faro.

Trattamenti Galvanici
Cromatura: ghiera del faro, pedale freno, dado quadro accensione, serratura porta attrezzi, moschettoni e anelli di aggancio maniglia sella.
Nichelatura opaca: bloccasterzo.
Zincatura: cavalletto, molle staffe, molle sospensione anteriore, dadi cerchi e ruote, tutta la bulloneria esterna, rondella del blocco messa in moto, staffe fissaggio batteria.
Fosfatizzazione: ammortizzatore posteriore, molla staffa, bulloneria motore, coperchio raddrizzatore.
Lucidatura a specchio: leva freno e

1956

leva frizione, manicotti manubrio, leva messa in moto, crestina parafango anteriore.
Il numero del telaio è visibile, come per gli altri modelli, nel vano dello sportello carburatore e precisamente in alto fra i due tamponcini di riscontro in gomma.
Il prefisso e il numero di motore sono situati sulla fusione del carter, sopra il prigioniero di fissaggio motore alla traversa.

1 Portatarga in alluminio fornito di serie.

2 Particolare del gancio fissaggio cofano.

3 Vista dall'alto del manubrio e trave centrale.

4 Vista del motore GS.

1956

MODIFICHE APPROVATE CON NOTA N. 3568 (22) 509/13 DEL 7-5-1956

Denominazione: VESPA 150 G.S. mod. 56

a partire dal n. di telaio VS2T 0013301

TELAIO

Manubrio con comandi incorporati

MOTORE

Rapporto di compressione: 6,5.

Accensione: distributore nel volano magnete con alimentazione dalla batteria.

Silenziatore: con collegamento al cilindro mediante ghiera filettata.

IMPIANTO ELETTRICO

Illuminazione contachilometri con lampada da 6 V - 1,5 W.

SERBATOIO

Capacità totale: litri 9,5 di miscela benzina-olio.

MODIFICHE APPROVATE CON NOTA N. 45/2243/2 DEL 14 GENNAIO 1957

a partire dal n. di telaio VS3T 0023311

MOTORE

Potenza massima effettiva (motore completo di filtro dell'aria e silenziatore): cv. 7,8 al numero di giri 7000/1'.

SILENZIATORE

Numero di giri per controllo: 7000/1'.

IMPIANTO ELETTRICO

Lampada per luce rossa posteriore e illuminazione targa: 6 V - 3 W.

Mod. I. G. M. 405

PIAGGIO

PIAGGIO & C. S. p. A.
GENOVA

MOTOCICLO **VESPA 150** G. S.

OMOLOGATO DALL'ISPETTORATO GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE CON ATTO N. 413 DEL 27 - 12 - 1954

TELAIO

Passo	mt. 1,180
Lunghezza massima	» 1,700
Altezza minima dal suolo	» 0,160
Altezza massima sedile	» 0,800
Larghezza massima	» 0,700
Peso in ordine di marcia (a serbatoio pieno)	Kg. 111

MOTORE

2 tempi

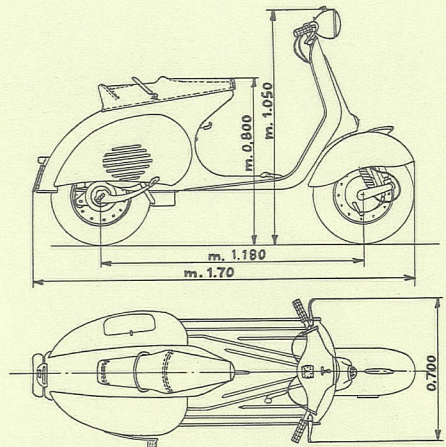
Numero dei cilindri	1
Alesaggio	m/m 57
Corsa	» 57
Cilindrata totale	c.c. 145,6
Potenza effettiva sulla ruota al regime di 7500 giri/1'	c.v. 8
Potenza fiscale	» 3
Rapporto di compressione	7

Accensione a volano magnete tipo Piaggio con bobina A. T. esterna

Lubrificazione a miscela

Avviamento a pedale

INNESTO A FRIZIONE

A dischi multipli

Comando mediante leva sul manubrio

CAMBIO DI VELOCITÀ

A 4 marce con selettore a mano sul manubrio

MARCE	RAPPORTO TOTALE MOTORE / RUOTA
1ª Velocità	1 : 14,72
2ª Velocità	1 : 10,28
3ª Velocità	1 : 7,61
4ª Velocità	1 : 5,84

Velocità massima: 101 Km / ora

1 Km. con partenza da fermo: velocità media: 79 Km / ora.

RUOTE

Diametro cerchi 10" - Misura pneumatici 3,50" × 10".

FRENI

Del tipo ad espansione. - Tamburi (Ø mm. 150 - larghezza mm. 24) muniti di alettatura per il raffreddamento con comando a leva sul manubrio (anteriore) e comando a pedale (posteriore).

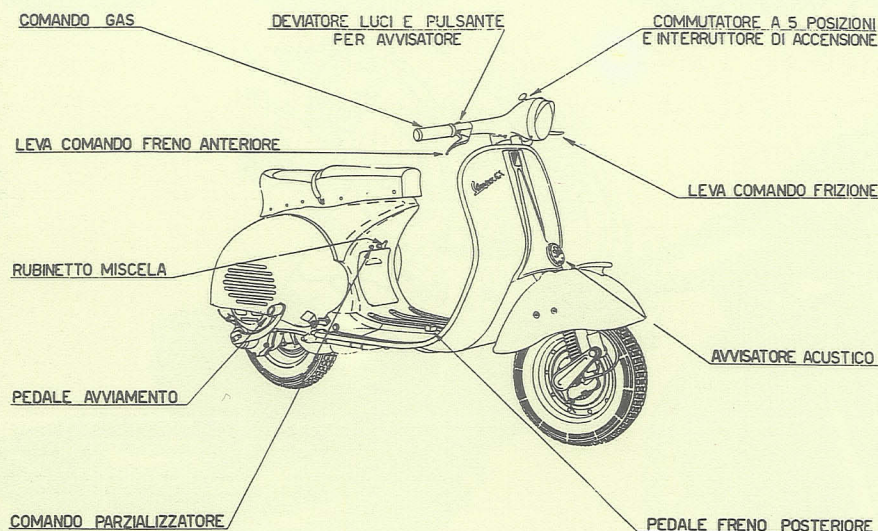
IMPIANTO ELETTRICO

Proiettore Ø 115 con lampada bilux da 6 V - 25/25 W e lampada 6 V - 3 W. Tipo appr. I. G. M. n. 1194.
Fanale posteriore a luce rossa e illuminazione targa con lampada 6 V - 5 W.
Catadiottro rosso posteriore.
Avvisatore acustico.
Alternatore da 32 W e raddrizzatore - Batteria 6 V - 12 Ah.

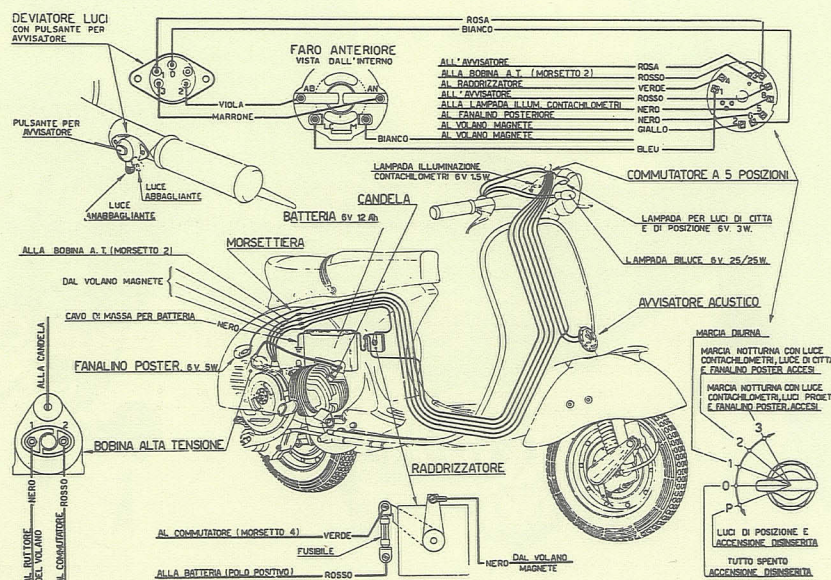
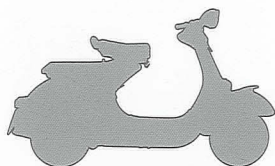
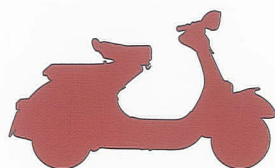
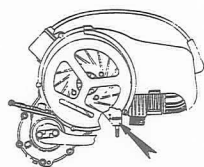
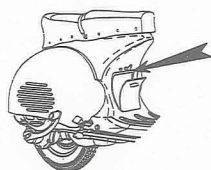
SERBATOIO

Capacità totale litri 12 di miscela benzina-olio.

CONSUMO

Litri 2,86 di miscela per 100 Km. (norme C.U.N.A.)

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

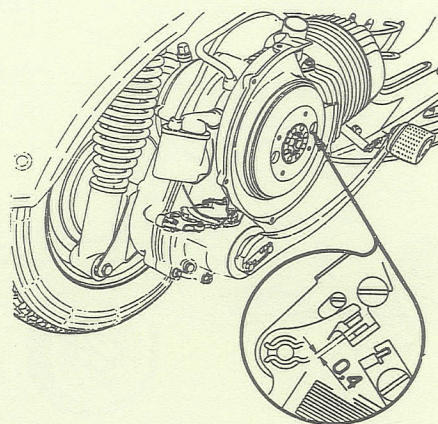
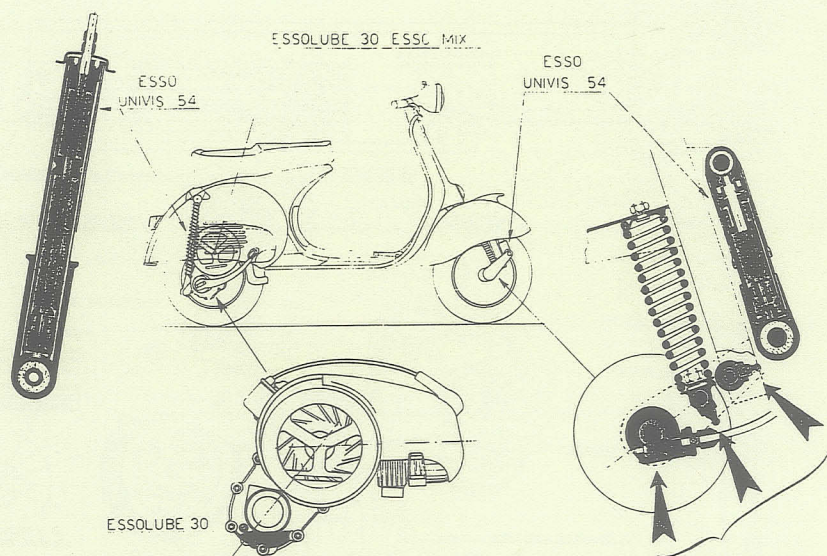
1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

1956
150GS

Colore:
Grigio metallizzato
Codice Max Meyer:
15005

Antiruggine:
Fondo rosso opaco
Codice Max Meyer:
10.055M

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VS2T 0013301
(inizio produzione)
VS2T 0023310
(fine produzione)

3

Registrazione apertura puntine platinate (mm 0,4).

4

Lubrificazione.

1957 Vespa 150

1957
1958

Motore
Il motore rimane invariato rispetto al modello VL3M, il carburatore viene sostituito con un Dellorto MA19D.

Telaio
Questo modello presenta delle modifiche sostanziali alla carrozzeria.
Nella parte anteriore interna (piantone sterzo) il telaio si allarga per poter alloggiare i comandi racchiusi nel manubrio che diventa di fusione (simile al modello GS). Il faro (Ø 115 mm) monta una ghiera cromata con marchio Siem, come il comando posizioni luce, claxon e massa. Il colore del coperchio è lo stesso della carrozzeria e si raccorda con la parte del manubrio in alluminio lucidato.
Nella parte bassa del piantone di sterzo sono presenti i fori filettati da 8 mm, come nel modello 150 del-

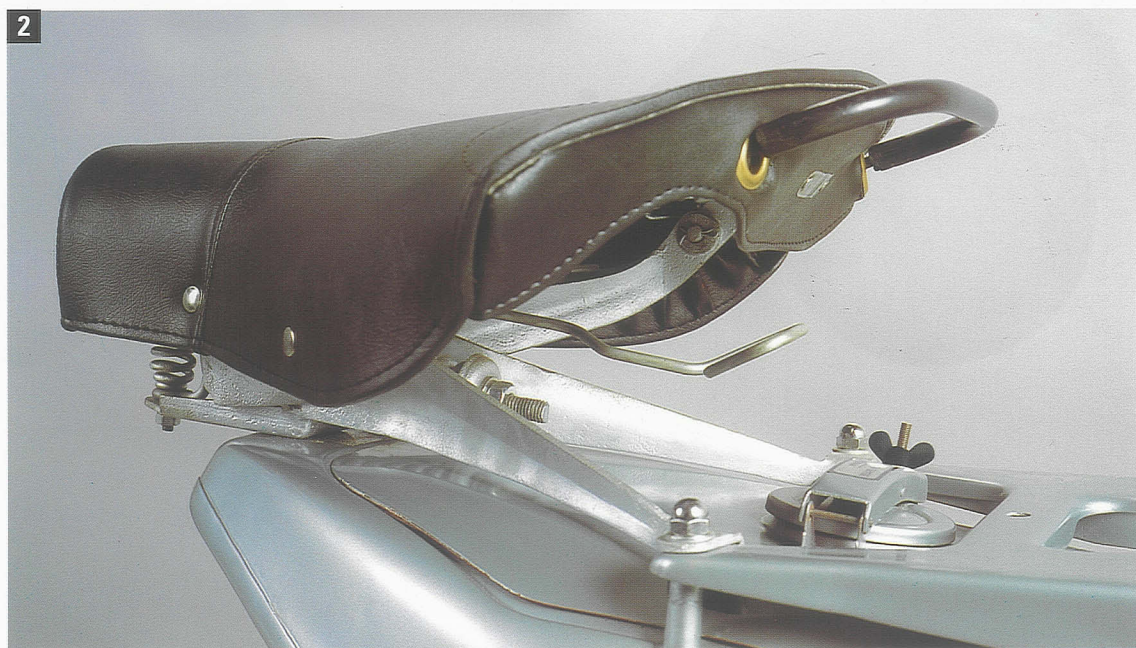
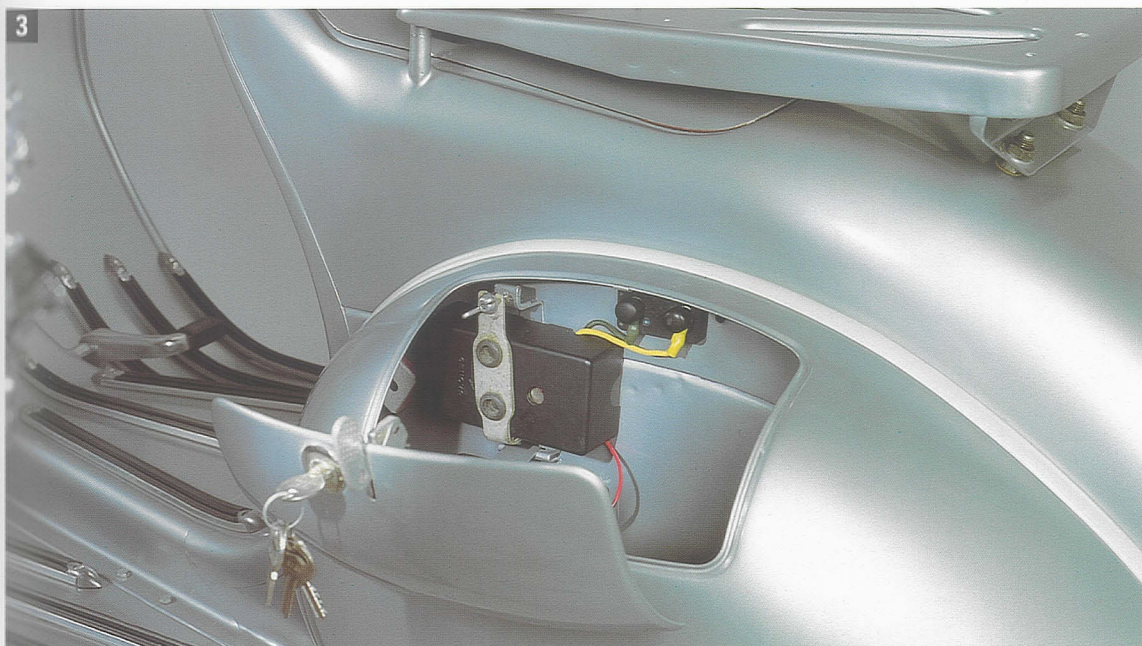
l'anno precedente.
La sella a sbalzo è di colore blu scuro come la maniglia passeggero, che è di metallo ricoperta di plastica.
La scritta Vespa è cromata.
Il contachilometri ha la stessa forma e gli stessi colori del modello GS del 1956, però è scalato a 90 Km/h.
La produzione dello stesso modello prosegue nel 1958.

Trattamenti Galvanici

Cromatura: ghiera del faro anteriore, pedale freno, serratura porta attrezzi.
Nichelatura opaca: bloccasterzo.
Zincatura: cavalletto molle staffe, molle sospensione anteriore, dadi cerchi ruote, tutta la bulloneria esterna, rondella boccolo messa in moto.
Fosfatizzazione: ammortizzatore posteriore, molla staffa, bulloneria motore.
Lucidatura a specchio: leve freno/frizione, manicotti manubrio, leva

messa in moto, fregio parafango anteriore.
Il numero del telaio è visibile come per gli altri modelli nel vano dello sportello carburatore e precisamente in alto fra i due tamponcini di riscontro in gomma.
Il prefisso e il numero del motore sono situati sulla fusione del carter sopra il prigioniero di fissaggio motore alla traversa.

1 Il nuovo commutatore luci e contachilometri.

2 Particolare della sella.

3 Vista del raddrizzatore per la ricarica della batteria.

1957
1958

Caratteristiche

Mod. I. G. M. 405

PIAGGIO & C. S. p. A.
GENOVA

MOTOCICLO **VESPA 150**
(A partire dal telaio n. VB1T 1001)

1957

OMOLOGATO DALL'ISPETTORATO GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE CON ATTO N. 412 DEL 27 - 12 - 1954

TELAIO

- Passo . . . . . . mt. 1,165
- Lunghezza massima . . » 1,70
- Altezza minima dal suolo . » 0,16
- Altezza massima sedile . » 0,79
- Larghezza massima . . » 0,730
- Peso del motociclo in ordine di marcia (a serbatoio pieno) Kg. 98

MOTORE

- 2 tempi
- Numero dei cilindri . . 1
- Alesaggio . . . . m/m 57
- Corsa . . . . . . » 57
- Cilindrata totale . . . c. c. 145,6
- Potenza effettiva sulla ruota al regime di 5000 giri/1' C. V. 5,4
- Potenza fiscale . . . » 3
- Rapporto di compressione . 6,3
- Accensione a magnete volano tipo Piaggio con bobina A. T. esterna
- Lubrificazione a miscela
- Avviamento a pedale

INNESTO A FRIZIONE

A dischi multipli
Comando mediante leva sul manubrio

CAMBIO DI VELOCITÀ

A 3 marce con selettore a mano sul manubrio

MARCE	RAPPORTO TOTALE MOTORE / RUOTA
1ª Velocità	1 : 12,2
2ª Velocità	1 : 7,46
3ª Velocità	1 : 4,73

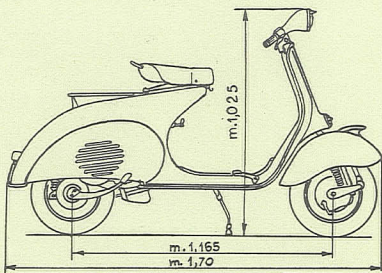
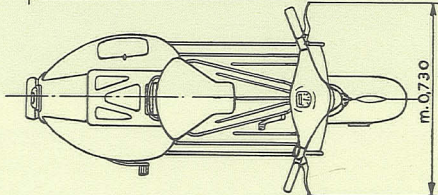
Velocità massima: 82,9 Km / ora
1 Km. con partenza da fermo: velocità media: 70,1 Km / ora.

RUOTE

Diametro cerchi 8" - Misura pneumatici 3,50" × 8".

FRENI

Del tipo ad espansione - Tamburi alettati.
Anteriore Ø mm. 125 - larghezza mm. 17 - con comando a leva sul manubrio.
Posteriore Ø mm. 127 - larghezza mm. 22 - con comando a pedale.

IMPIANTO ELETTRICO E SEGNALAZIONI

Proiettore Ø 115 con lampada bilux da 6 V - 25 / 25 W e lampada 6 V - 1,5 W: tipo appr. I. G. M. n. 1194.
Fanale posteriore a luce rossa per illuminazione targa con lampada 6 V - 3 W - catadiottro rosso posteriore.
Contachilometri con lampada illuminazione quadrante 6 V - 1,5 W.
Avvisatore acustico - Alternatore da 32 W e raddrizzatore - Batteria 6 V - 4 Ah.

SERBATOIO

Capacità totale litri 8,2 di miscela benzina - olio.

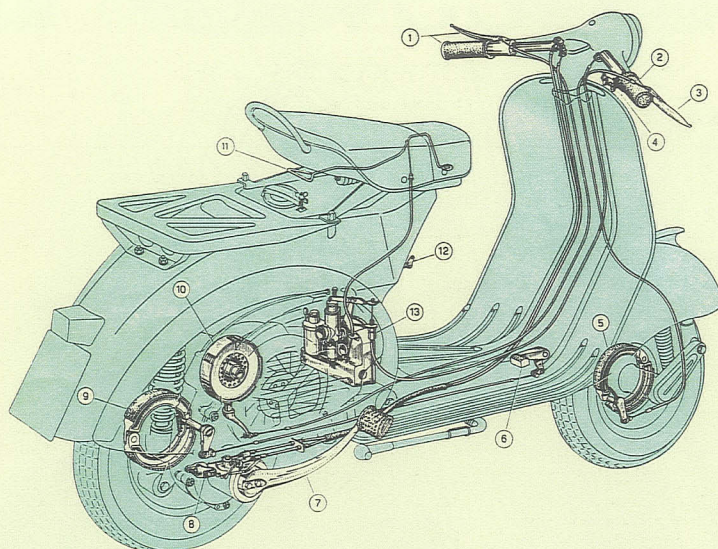
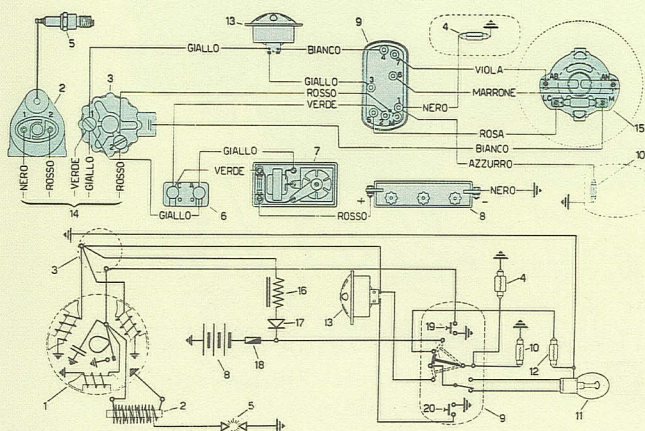
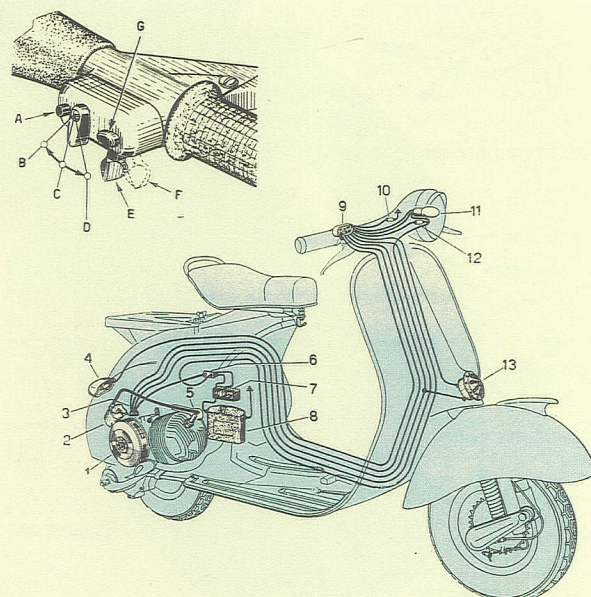
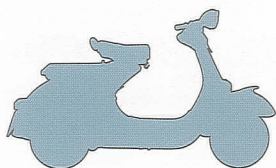
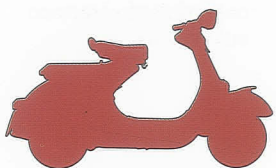
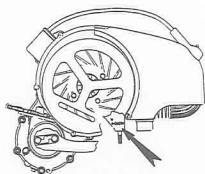
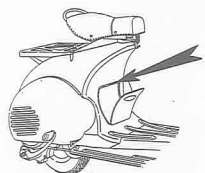
CONSUMO

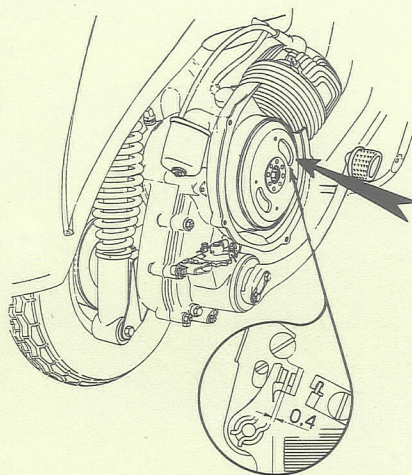
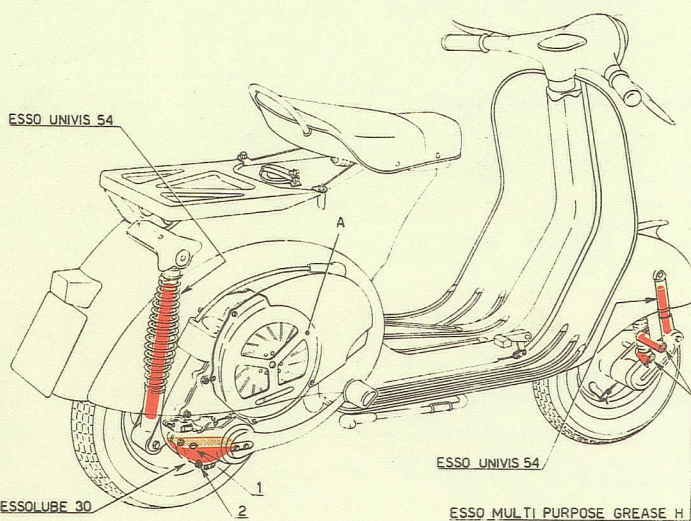
Litri 2,4 di miscela per 100 Km. (norme C. U. N. A.).

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

1. Comando frizione abbinato al comando cambio - 2. Manopola comando gas - 3. Leva freno anteriore - 4. Commutatore deviatore - 5. Ceppi freno ant. - 6. Pedale freno post. - 7. Pedale avviamento - 8. Settore cambio - 9. Ceppi freno post. 10. Frizione - 11. Comando parzializzatore - 12. Rubinetto miscela - 13. Carburatore e depuratore.

1957
1958
150

Colore:
Grigio azzurro metallizzato
Codice Max Meyer:
15028

Antiruggine:
Fondo rosso opaco
Codice Max Meyer:
10.055M

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VB1T 1001
(inizio produzione)
VB1T 99700
(fine produzione)

Registrazione apertura puntine platinate (mm 0,4).

A: Motore lubrificato dalla miscela - 1. Tappo carico olio. - 2. Tappo di scarico.

Lubrificazione.

1957

Vespa **150GS**

1957

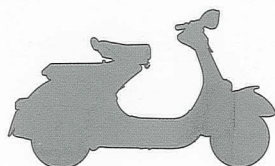
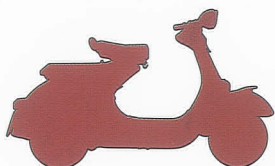
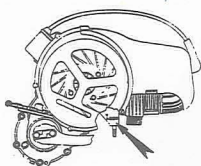
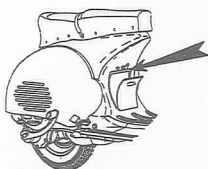
Motore
Non ci sono modifiche rispetto al modello precedente, anche il carburatore è lo stesso con un getto max da 103.
La batteria, creata appositamente per i modelli GS, è molto piatta per poter esser collocata all'interno della sacca porta attrezzi, fissata al telaio grazie ad un apposito supporto. È chiamata anche batteria a "libro", perché ne ricorda la forma.

Telaio
Invariato rispetto al modello 150GS del 1956.

Trattamenti galvanici
Cromatura: ghiera del faro anteriore, pedale freno, dado quadretto accensione, serratura sacca porta attrezzi, moschettoni e anelli di aggancio maniglia sella.
Nichelatura opaca: bloccasterzo.
Zincatura: cavalletto, molle e staffe, molla sospensione anteriore,

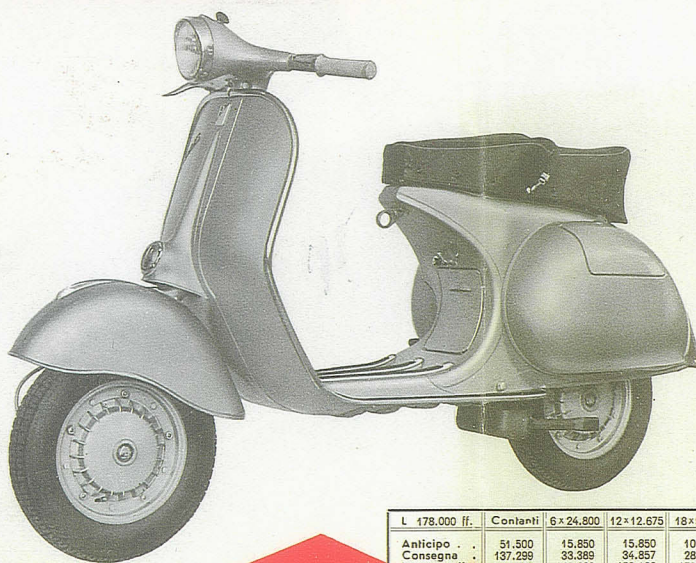
dadi cerchi ruote, tutta la bulloneria esterna, rondella del boccolo messa in moto, staffe fissaggio batteria.
Fosfatizzazione: ammortizzatore posteriore, molle staffa, bulloneria motore, coperchio raddrizzatore.
Lucidatura a specchio: leve freno/frizione, manicotti manubrio, leva messa in moto, crestina parafango anteriore.
Il numero del telaio è visibile, come per gli altri modelli, nel vano dello sportello carburatore e precisamente in alto fra i due tamponcini di riscontro in gomma.
Il prefisso e il numero di motore sono situati sulla fusione del carter, sopra il prigioniero di fissaggio motore alla traversa.
I dati tecnici sono gli stessi del modello 150GS del 1956.

La ruota di scorta montata sulla Vespa è un accessorio.

1957
150GS

Colore:
Grigio metallizzato
Codice Max Meyer:
15005

Antiruggine:
Fondo rosso opaco
Codice Max Meyer:
10.055M

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VS3T 0023311
(inizio produzione)
VS3T 0035310
(fine produzione)

LO SCOOTER PIÙ SILENZIOSO
E DI IMPIEGO PIÙ ECONOMICO

Agenzia FILIPPINI - Mantova
Via Curtatone e Montanara 58 - Tel. 27-26
ORGANIZZAZIONE DI VENDITA
con Stazioni di servizio in Provincia

L 178.000 ff.	Contanti	6×24.800	12×12.675	18×9.450
Anticipo . .	51.500	15.850	15.850	10.700
Consegna .	137.299	33.389	34.857	28.619
Importo eff. .	—	148.800	152.100	170.100
Totali .	188.799	198.039	202.807	209.419

Vespa G.S.

MOTORE: a 2 tempi - 150 cc. - 8 CV.

CAMBIO: a quattro velocità.

ALIMENTAZIONE: a gravità con miscela benzina/olio - capacità del serbatoio litri 9,5 compresa riserva.

TELAIO: a guscio in lamiera di acciaio stampata.

RUOTE: intercambiabili; pneumatici da 3,5 x 10" a bassa pressione.

IMPIANTO ELETTRICO: Accensione: a spinterogeno mediante bobina di alta tensione alimentata da batteria. Illuminazione: alimentata da due bobine B.T. del volano-magnete, in c.c. attraverso raddrizzatore e batteria (luci di posizione e claxon) ed in c.a. direttamente (altre luci).

VELOCITA': 100 Km. all'ora.

CONSUMO: 3 litri ogni 100 chilometri.

PESO: Kg. 104.

Depliant pubblicitario del modello 150GS del 1959 (VS5) che sarà l'evoluzione finale dei modelli 150GS.

1958

Vespa **125**

1958

Motore

Il motore di nuovo disegno è completamente diverso dai modelli precedenti, più compatto, la traversa motore è incorporata nel carter.

Il carburatore, un Dellorto UA16S1, è collocato sopra il cilindro, il filtro dell'aria è all'interno di una scatola di facile smontaggio e l'aspirazione avviene attraverso il telaio, a cui è collegato tramite un soffietto in gomma.

Il selettore del cambio di nuovo disegno e di semplice montaggio, è protetto da un coperchino di lamiera per ripararlo dalla polvere e da colpi esterni.

La leva della messa in moto in alluminio, è calettata direttamente su un albero che fuoriesce dal carter e agisce tramite un settore dentato ed una ruota dentata ad innesto sull'ingranaggio multiplo del cambio.

Il volano magnete è di nuovo disegno come la ventola di raffreddamento.

Telaio
Rivoluzionario il telaio che diventa più leggero e più stretto. Per la prima volta la classica carrozeria portante della Vespa è realizzata con la congiunzione di due semigusci in lamiera, la cui saldatura centrale crea un rinforzo, come una modanatura gradevole che segue la linea del telaio. Questa soluzione viene adottata da ora in poi su tutti i modelli successivi.
Il cofano motore, fissato in due punti con chiusura a levetta rapida, è completamente asportabile.
Il manubrio con comandi completamente interni, è chiuso con due semigusci in lamiera stampata che consentono l'accesso ai vari comandi. Nuovo anche l'impianto elettrico a circuito chiuso realizzato in esclusiva da Piaggio.
Il parafango anteriore è formato da due pezzi saldati al centro e riprende la parte posteriore del telaio.
I tamburi sono in alluminio con anello interno in ghisa.

1958

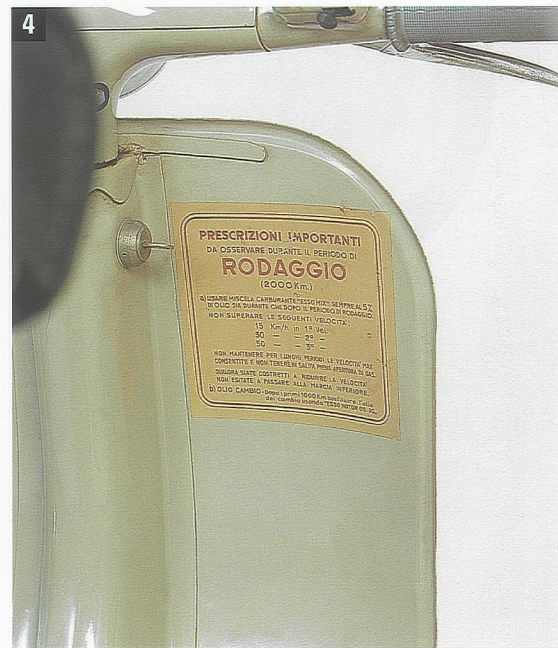
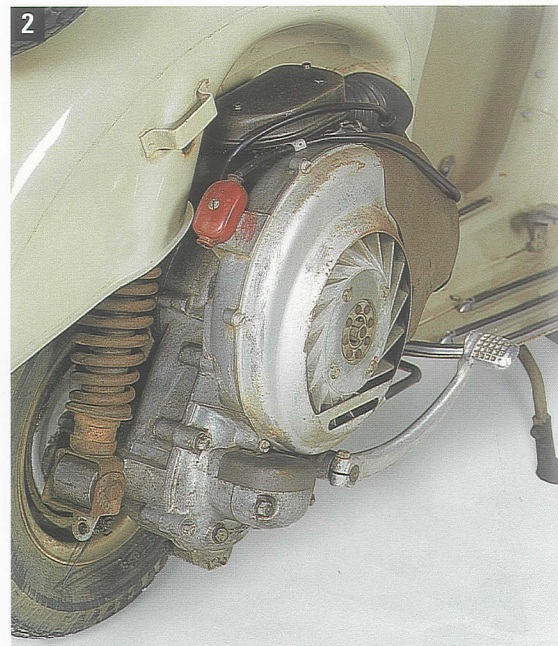
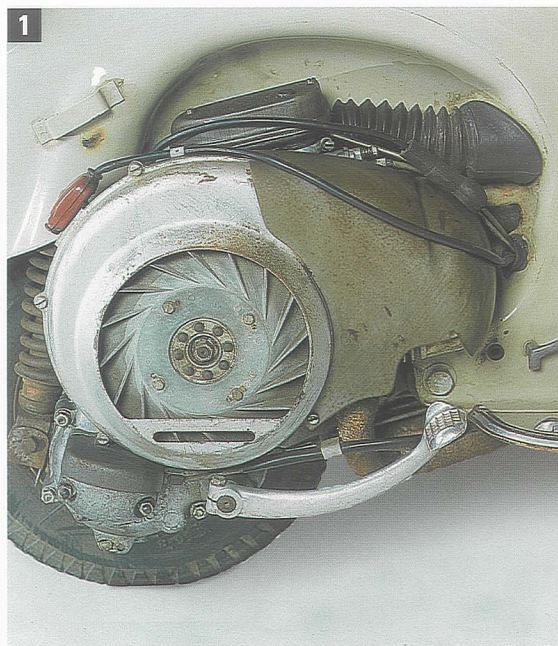
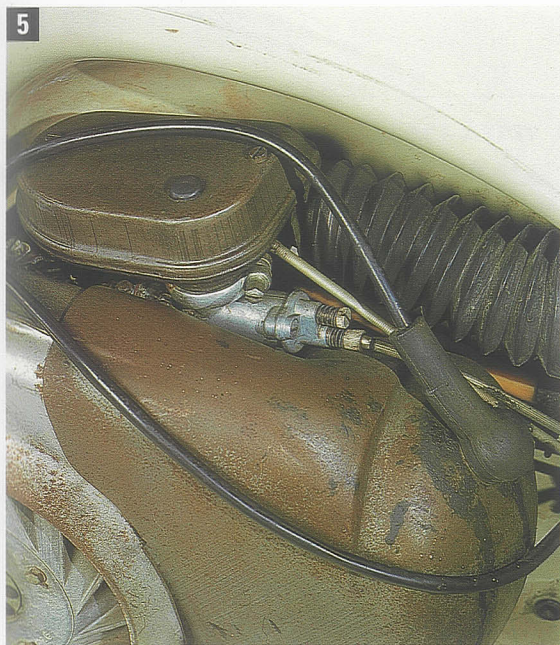
La sella a sbalzo è di colore verde scuro Il porta pacchi è di nuovo disegno e più piccolo rispetto ai precedenti.
La maniglia passeggero ricoperta in plastica è verde scuro come il coprisella. La scritta "Vespa" è blu molto scuro.
I listelli e i puntalini della pedana sono più stretti rispetto alla Vespa 125 del 1957.
Questo modello è stato realizzato con due prefissi di telaio e in due colori diversi.

Trattamenti Galvanici
Cromatura: ghiera faro.
Lucidatura a specchio: leve freno/frizione, crestina paarfango.
Zincatura: cavalletto e staffe, dadi cerchi e ruote, molla sospensione anteriore, leva aria, bullone supporto motore anteriore, bulloneria esterna.

1 Nuovo motore da cui si può rilevare il nuovo volano.

2 Vista del selettore cambio e del nuovo sistema di attacco ammortizzatore posteriore.
Carter motore.

3 Vista del tappo serbatoio con la classica targhetta di avvertenza: "Usare miscela al 5%"

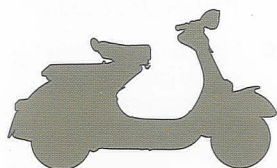
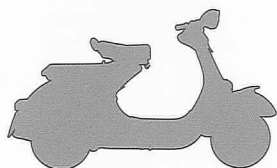
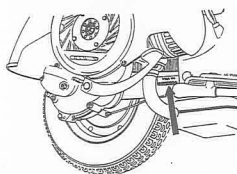
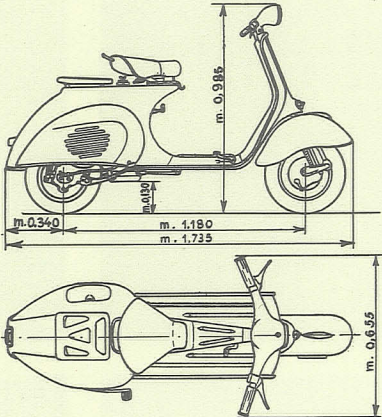
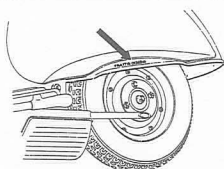
4 Vista della decalcomania con le norme di rodaggio.

Fosfatizzazione: molla e ammortizzatore posteriore, cuffia copricilindro, bulloneria motore, molla cavalletto. Il numero telaio è posizionato nella parte posteriore sinistra del telaio in basso, sotto la sacca porta attrezzi.
Il numero motore si trova sulla traversa motore lato destro ad altezza dello scarico.

5 Carburatore con nuovo depuratore aria.

6 Vista del manubrio con predisposizione alloggiamento contachilometri.

7 Coperchio della Vespa VNA1, senza alloggiamento per il contachilometri.

8 Manubrio aperto con vista dei comandi.

1958

VNA1

Colore:
Grigio
Codice Max Meyer:
15046
Copriventola
Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983

Antiruggine:
Grigia
Codice Max Meyer:
8012M

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VNA1 01001
(inizio produzione)
VNA1 068031
(fine produzione)

Mod. I. G. M. 405

PIAGGIO & C. S. p. A.
GENOVA

MOTOCICLO LEGGERO VESPA 125 N

Telaio marchio VNA 1T
Telaio dal numero 01001

1957

X

OMOLOGATO DALL'ISPETTORATO GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE CON ATTO N. 701/57/O DEL 1 - 10 - 1957

TELAIO marchio VNA 1T (dal n. 01001)

Passo	mt. 1,180
Lunghezza massima	» 1,735
Altezza minima dal suolo	» 0,130
Altezza massima	» 0,985
Larghezza massima	» 0,655
Peso del motociclo in ordine di marcia (a serbatoio pieno)	Kg. 87

Posti n. 2 (compreso il conducente) se munito di sellino e maniglia
Il poggiapiedi è costituito dalla pedana

m. 0,985
m. 0,130
m. 0,340
m. 1.180
m. 1.735
m. 0,655

MOTORE

2 tempi

Numero dei cilindri	1
Alesaggio	m/m 54
Corsa	» 54
Cilindrata totale	c. c. 123,7
Potenza effettiva sulla ruota al regime di 5000 giri/1'	C. V. 4,5
Potenza fiscale	» 2
Rapporto di compressione	6,5

Accensione a magnete volano tipo Piaggio
Lubrificazione a miscela
Avviamento a pedale

INNESTO A FRIZIONE

A dischi multipli
Comando mediante leva sul manubrio

CAMBIO DI VELOCITÀ

A 3 marce con selettore a mano sul manubrio

MARCE	RAPPORTO TOTALE MOTORE / RUOTA
1ª Velocità	1 : 12,2
2ª Velocità	1 : 7,6
3ª Velocità	1 : 4,85

Velocità massima: 75 Km / ora
1 Km. con partenza da fermo: velocità media: 68 Km / ora.

RUOTE

Diametro cerchi 8" - Misura pneumatici 3,50" × 8".

FRENI

Del tipo ad espansione.
Anteriore Ø mm. 125 - larghezza mm. 17 - con comando a leva sul manubrio.
Posteriore Ø mm. 127 - larghezza mm. 22 - con comando a pedale.

IMPIANTO ELETTRICO E SEGNALAZIONI

Proiettore Ø 105 con lampada bilux da 6 V - 25/25 W e lampada 6 V - 3 W: tipo appr. I. G. M. n. 1242.
Fanale posteriore a luce rossa per illuminazione targa con lampada 6 V - 3 W - Catadiottro rosso posteriore.
Avvisatore acustico - Alternatore (volano magnete).

SERBATOIO

Capacità totale litri 7,70 di miscela benzina-olio.

CONSUMO (Secondo le norme C.U.N.A.)

Litri 2 di miscela per 100 Km.

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

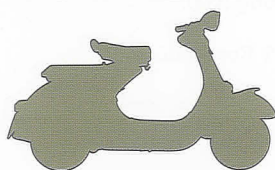
1 Comandi.

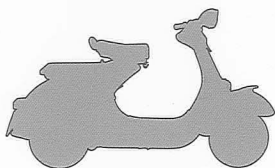
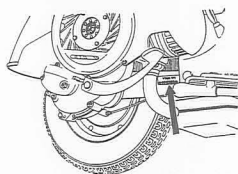
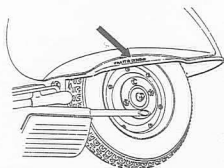
2 Schema impianto elettrico.

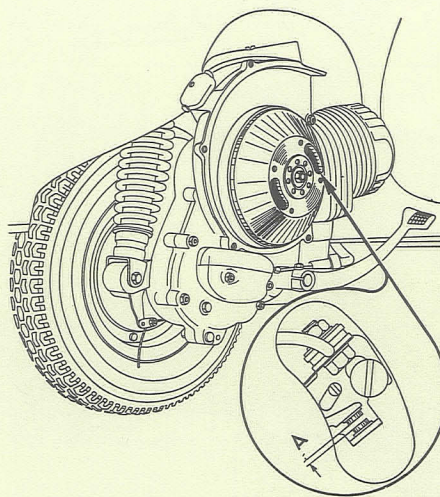
3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

1. Comando frizione abbinato al comando cambio - 2. Leva freno anteriore - 3. Manopola comando gas - 4. Commutatore - deviatore - 5. Ceppi freno anteriore - 6. Pedale freno posteriore - 7. Pedale avviamento - 8. Settore cambio - 9. Ceppi freno posteriore - 10. Frizione - 11. Carburatore e depuratore - 12. Comando parzializzatore - 13. Rubinetto miscela.

Didascalie Figg. 10 e 11

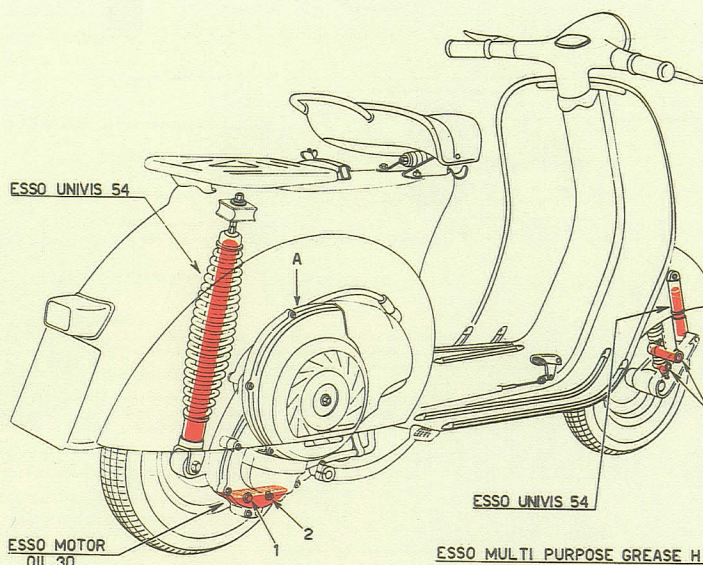
1. Volano magnete - 2. Presa B.T. - 3. Fanalino posteriore (lampada da 6V - 3W) - 4. Candela - 5. Commutatore - deviatore 6. Lampada luce città 6V - 3W - 7. Lampada biluce 6V - 25/25W - 8. Avvisatore acustico - 9. Faro anteriore (vista dall'interno) - 10. Pulsante per massa motore - 11. Pulsante per avvisatore acustico.

VNA2

Colore:
Grigio beige chiaro
Codice Max Meyer:
15099
Copriventola
Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983

Antiruggine:
Grigia
Codice Max Meyer:
8012M

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VNA2 68032
(inizio produzione)
VNA2 116431
(fine produzione)

4

A - L'apertura massima delle puntine deve essere compresa tra 0,3 e 0,5 mm

Registrazione apertura puntine platinate.

5

A: Motore lubrificato dalla miscela ESSO MIX 5% — 1. Tappo carico olio — 2. Tappo di scarico.

Lubrificazione.

1958
Vespa **150GS**

1958

Motore
Dal numero di motore VS4M 0045976 viene montato un nuovo carburatore Dellorto UB23S 3 mentre il getto del massimo rimane invariato, il getto del minimo è minore di 10 punti e corrisponde a 40.

Telaio
È lo stesso della 150GS del 1957. Per adeguarsi alle norme del nuovo codice della strada, viene montato un nuovo fanalino con incorporata nella parte superiore la luce dello stop con il trasparente di colore giallo.
L'interruttore dello stop, del tipo a lasciare, è molto piccolo e di colore grigio, montato davanti al pedale del freno che è in fusione di alluminio e lucidato a specchio.
Nella parte anteriore del pedale c'è una protuberanza che agisce sull'interruttore.
Il gancio fissaggio cofano motore in questo modello è in alluminio e ha

una forma curva per lo sgancio rapido. Da inizio produzione viene fatta una modifica ai freni posteriori: le ganasce vengono montate su due perni separati per evitare le vibrazioni ed il fastidioso stridìo.

Trattamenti galvanici
Cromatura: ghiera faro anteriore, dado quadretto accensione, serratura sacca porta attrezzi.
Nichelatura opaca: bloccasterzo.
Zincatura: cavalletto, molle e staffe, molla sospensione anteriore, dadi, cerchi e ruote, tutta la bulloneria esterna, rondella boccolo messa in moto, staffe fissaggio batteria.
Fosfatizzazione: ammortizzatore posteriore, molla e staffa bulloneria motore, coperchio raddrizzatore.
Lucidatura a specchio: leve freno/frizione, manicotti manubrio, leva freno a pedale, leva messa in moto, crestina parafango anteriore.
Il numero del telaio è visibile come

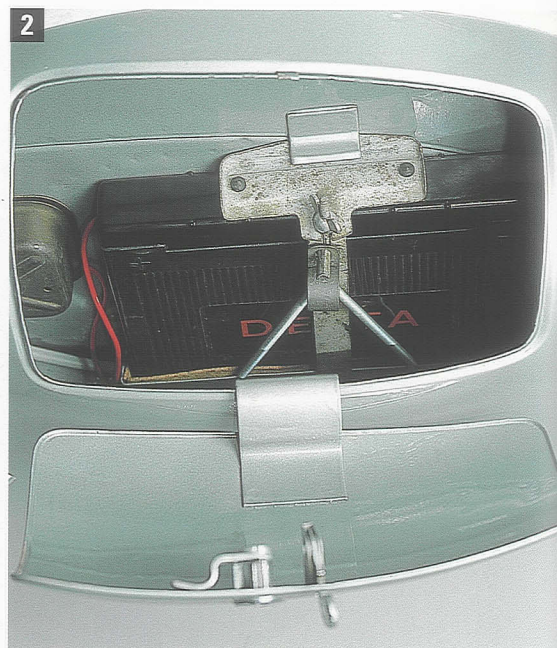
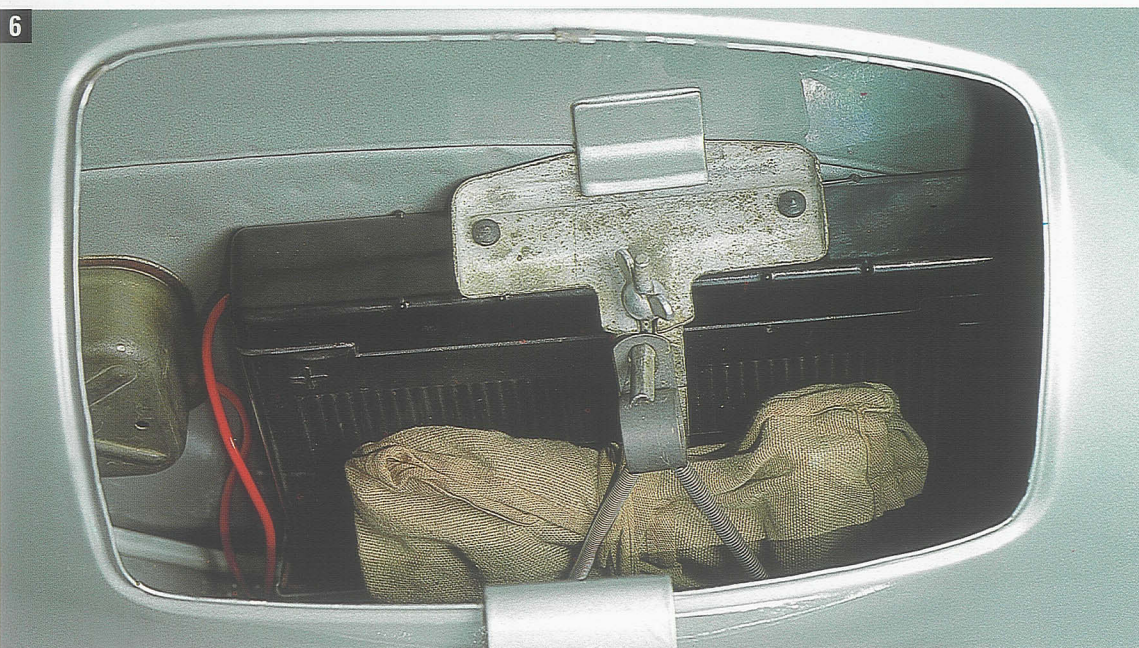
1958

per gli altri modelli, nel vano dello sportello carburatore e precisamente in alto fra i due tamponcini di riscontro in gomma.
Il prefisso e il numero di motore sono situati sulla fusione del carter, sopra il prigioniero di fissaggio motore alla traversa.

1 Vista dello sportello aperto: decantatore e rubinetto benzina, leva aria e rubinetto benzina.

2 Gancio con molle fissaggio borsa attrezzi in dotazione.

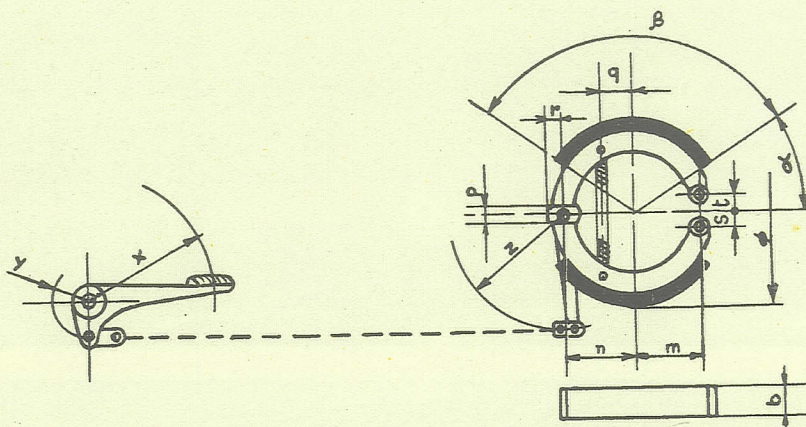
3 Fanalino con stop.

4 Interruttore stop e nuovo pedale freno.

5 Leva fissaggio cofano motore.

6 Vista della batteria, del raddrizzatore e delle staffe di fissaggio.

Caratteristiche

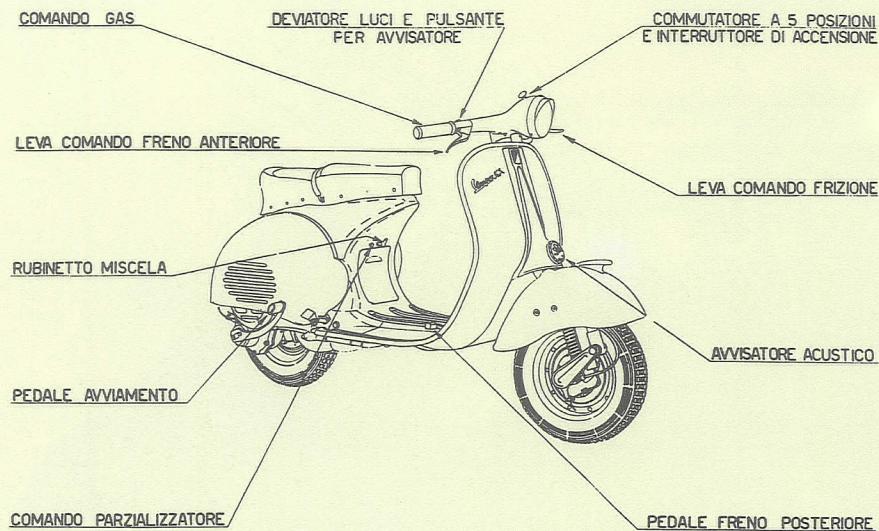
MODIFICHE APPROVATE CON NOTA N. 6709/2243/2 DEL 25 NOVEMBRE 1957

a partire dal n. di telaio VS 4 T 0035311

FRENO RUOTA POSTERIORE

m = 51 mm.		y = 34 mm.		p = 6 mm.		φ = 150 mm.
n = 52,5 mm.		q = 35 mm.		r = 10,5 mm.		α = 30°
x = 100 mm.		b = 24 mm.		z = 45 mm.		β = 120°
		s = 20 mm.		t = 20 mm.		

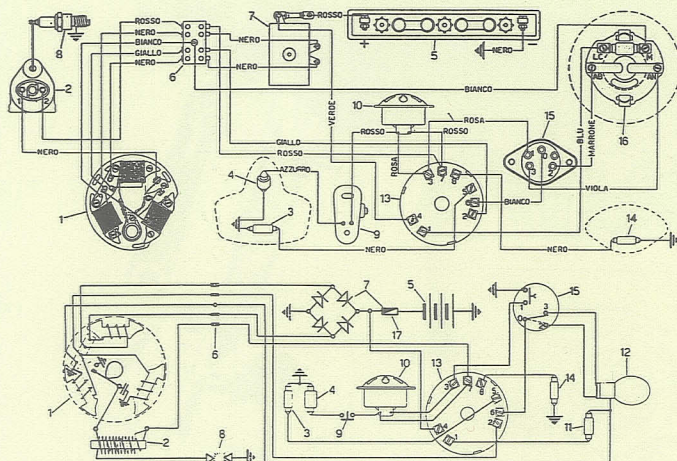
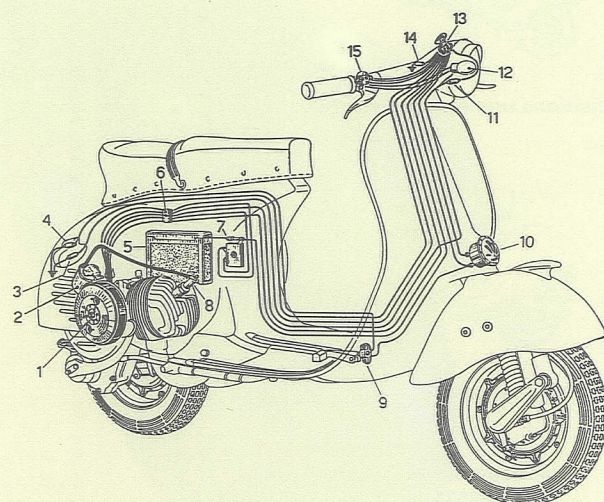
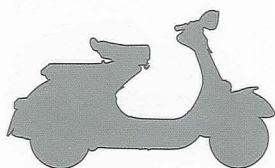
VERIFICATO AI SENSI DELLA CIRCOLARE N. 131 DEL 22 MARZO 1956
COME DA MINISTERIALE N. 6709/2243/2 DEL 25 NOVEMBRE 1957

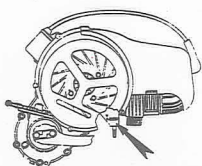
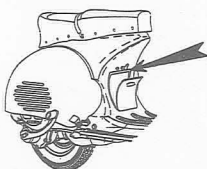
N. B. - La Soc. Piaggio ha dichiarato inoltre che, dal numero di telaio sopraindicato, è stata installata la luce posteriore di arresto comandata dal pedale del freno e munita di lampada 6 V - 10 W.

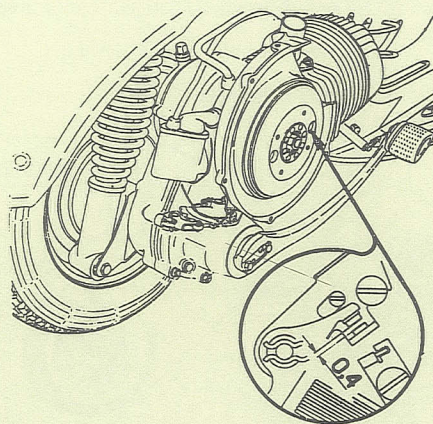
150GS

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

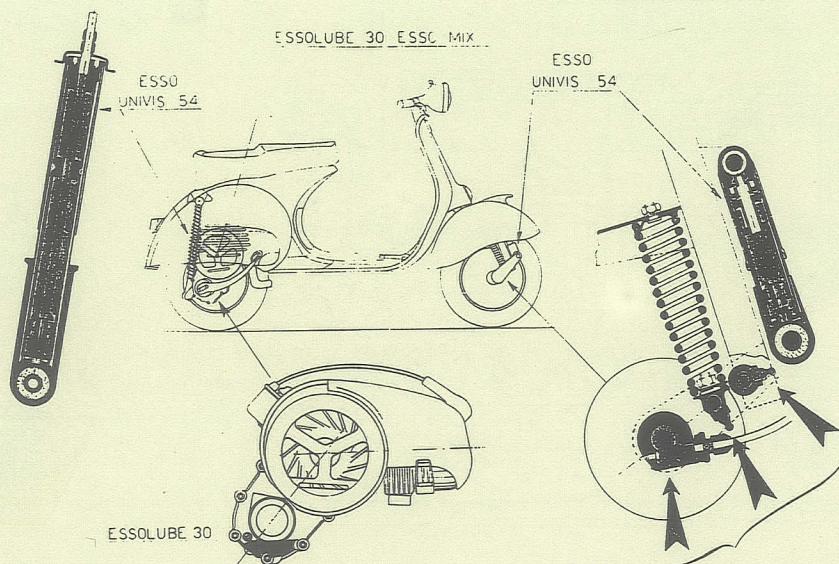
2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

1958
150GS

Colore:
Grigio metallizzato
Codice Max Meyer:
15005

Antiruggine:
Fondo rosso opaco
Codice Max Meyer:
10.055M

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VS4 0035311
(inizio produzione)
VS4 0047350
(fine produzione)

4

Registrazione apertura puntine platinate (mm 0,4).

5

Lubrificazione.

1959
Vespa **150**

1959
1960

Motore
Il motore di questo veicolo è una novità nella gamma motori Piaggio: viene introdotta la distribuzione rotante, con ammissione sulla spalla del carter, una soluzione che permette di diminuire la percentuale dell'olio nella miscela che scende al due per cento. La miscela fresca entra direttamente sull'albero motore lubrificando lo stesso albero e i cuscinetti di banco e poi in un secondo tempo va a lubrificare il gruppo termico tramite le luci di immissione (pistone nelle parte superiore, ancora con il deflettore). Anche il gruppo frizione è rinnovato con molle rinforzate e impatto con i dischi in metallo in movimento. Anche il rallino reggispinta in bronzo è di nuove dimensioni. Il motore è sempre a tre marce. La messa in moto è calettata su un asse che attraverso un settore dentato agisce sull'ingranaggio multiplo del cambio.
Il carburatore, un Dellorto

SI20/17A, è del tipo automobilistico posto sopra il carter motore, alloggiato in una scatola depuratore con aspirazione tramite soffietto elastico, che aspira direttamente in una zona chiusa all'interno del telaio. La leva dell'aria è posta sopra la leva del rubinetto miscela e si aziona tirando un pomello con l'estremità ricoperta in gomma.

La marmitta, dalla nuova linea, è molto schiacciata ed alloggiata fra ruota e supporto motore.

Dal motore numero 97500 cambia il carburatore, un Dellorto SI20/17 B, e il getto da 95 passa a 100.

Telaio

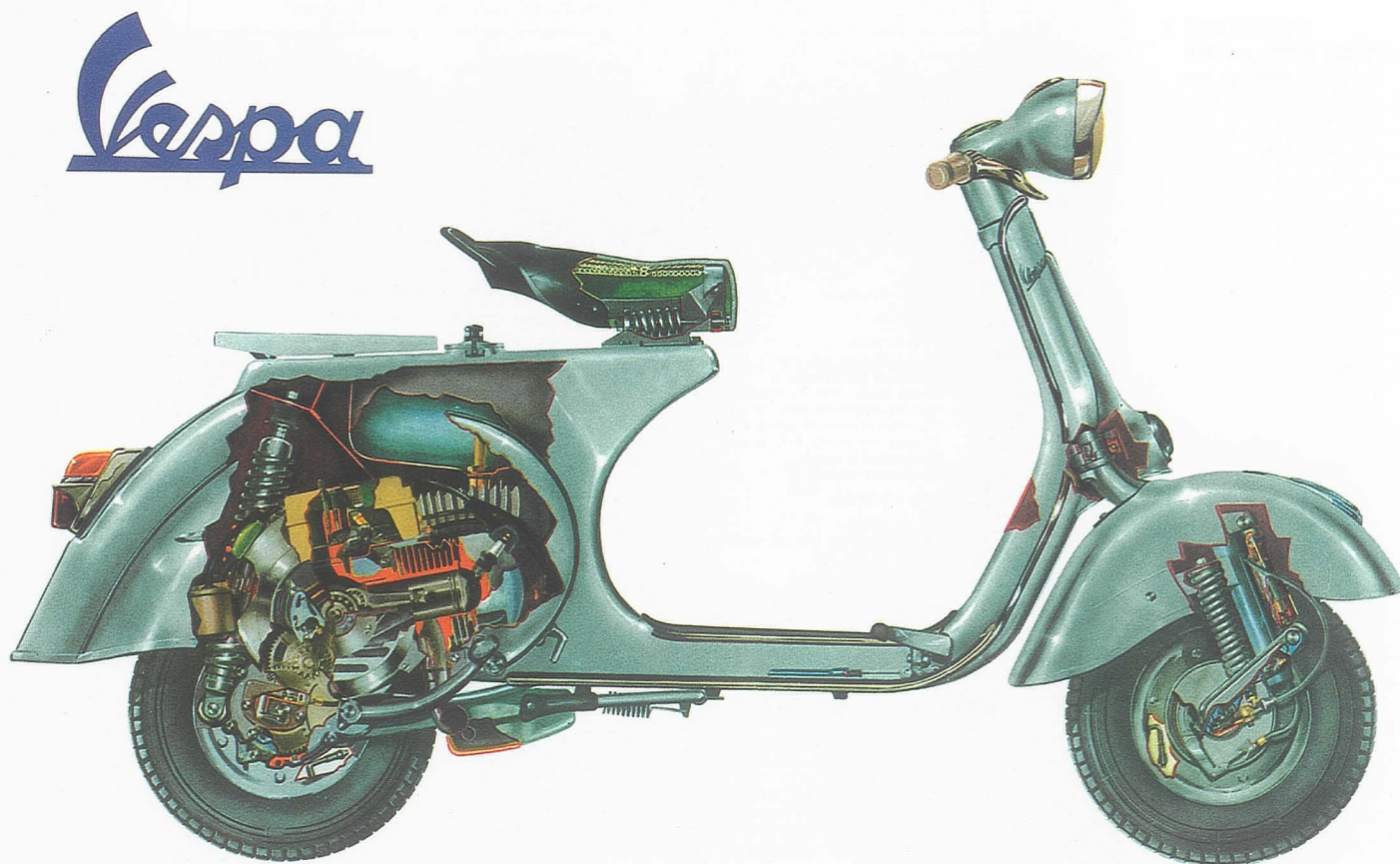
La carrozzeria portante è costituita da due semigusci di lamiera, il cui punto di congiunzione è sottolineato da una modanatura che percorre tutta la parte centrale del telaio, dalla linea più stretta e leggera rispetto alle 150 precedenti.

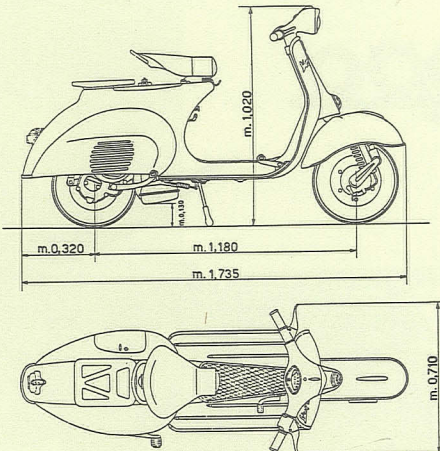
Il bordo dello scudo è ricoperto da

un profilo di alluminio anticorodal, lo scudetto Piaggio per la prima volta è in plastica trasparente.
Il fregio del parafango è molto più abbassato e aerodinamico.
La sella è del tipo a sbalzo con molla orizzontale registrabile, il coprisella blu molto scuro è dello stesso colore della maniglia passeggero in plastica. Il portapacchi, di piccole dimensioni, ha una nuova linea.
Il manubrio è in fusione con una crestina in rilievo sulla parte anteriore. Il faro da 115 Ø ha una nuova ghiera in ottone cromata e visiera incorporata marcata Siem.
Il contachilometri, dal nuovo disegno a ventaglio, con scala a 100 km/h, è illuminato. Una spia rossa posta al centro del manubrio indica le luci accese.
Il claxon è cromato (con lo stesso disegno del modello GS) ed è a corrente continua.
Nel tunnel centrale spariscono i listelli, sostituiti da un tappetino in

gomma a forma triangolare, fissato ai lati con due profili di acciaio inox avvitati al telaio.
Nuovo il cavalletto con unica molla di richiamo, con staffe in fusione di alluminio.
Le ruote sono sempre da 8 pollici.
Le manopole hanno una nuova linea.

La scritta Vespa anteriore, per la prima volta indica la cilindrata ed è cromata.
Il copriventola è verniciato in colore alluminio-ruote, codice Max Meyer n. 1.268.0983.

Trattamenti galvanici
Cromatura: ghiera del faro, scritta Vespa, viti leva freni/frizione, claxon, serratura porta attrezzi.
Lucidatura a specchio: leva avviamento, leve freno/frizione, bordo scudo, modanatura parafango, pedale freno.
Zincatura: molla sospensione ante-

1959
1960

riore, ammortizzatore anteriore, dadi cerchi e ruote, tutta la bulloneria esterna.
Fosfatizzazione: molla e ammortizzatore posteriore, tutta la bulloneria motore, copricilindro e molla cavalletto.
Nichelatuta opaca: bloccasterzo.
Il numero del telaio è stampigliato nella parte posteriore sinistra sotto la sacca porta attrezzi.
Il numero del motore è sulla traversa motore all'altezza del tubo di scarico.

La produzione dello stesso modello prosegue nel 1960.

Caratteristiche

PIAGGIO & C. S. p. A.
GENOVA

MOTOCICLO VESPA 150 — 1958

OMOLOGATO DAL MINISTERO DEI TRASPORTI ISPETTORATO GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE CON ATTO N. 1100/58/0 DEL 26 - 9 - 1958
A PARTIRE DAL N. VBA 1 T 1001 DI TELAIO E DAL N. VBA 1 M 1001 DI MOTORE

TELAIO

Passo	mt. 1,180
Lunghezza massima . .	» 1,735
Altezza minima dal suolo .	» 0,130
Altezza massima . .	» 1,020
Larghezza massima . .	» 0,710
Peso del motociclo in ordine di marcia (a serbatoio pieno)	Kg. 93

Posti n. 2 (compreso il conducente) se munito di sellino e maniglia
Il poggiapiedi è costituito dalla pedana

MOTORE

2 tempi

Numero dei cilindri . .	1
Alesaggio	m/m 57
Corsa	» 57
Cilindrata totale . . .	c. c. 145,45
Potenza effettiva sulla ruota al regime di 5000 giri/1'	c. v. 5,5
Potenza fiscale . . .	» 3
Rapporto di compressione .	6,5

Accensione a magnete volano tipo Piaggio con bobina A. T. esterna
Lubrificazione a miscela
Avviamento a pedale

INNESTO A FRIZIONE

A dischi multipli
Comando mediante leva sul manubrio

CAMBIO DI VELOCITÀ

A 3 marce con selettore a mano sul manubrio

MARCE	RAPPORTO TOTALE MOTORE / RUOTA
1ª Velocità	1 : 12,2
2ª Velocità	1 : 7,46
3ª Velocità	1 : 4,73

Velocità massima: 85 Km / ora
1 Km. con partenza da fermo: velocità media: 73 Km / ora.

RUOTE

Diametro cerchi 8" - Misura pneumatici 3,50" × 8".

FRENI

Del tipo ad espansione - Tamburi alettati
Anteriore ∅ m/m 125 - Larghezza m/m 17 - con comando a leva sul manubrio.
Posteriore ∅ m/m 127 - Larghezza m/m 22 - con comando a pedale.

IMPIANTO ELETTRICO E SEGNALAZIONE (6 Volta)

Proiettore ∅ 115 con lampada bilux da 6 V - 25 / 25 W e lampada 6 V - 1,5 W. - Tipo n. 1049/58/P.
Fanale posteriore a luce rossa per illuminazione targa con lampada 6 V - 3 W - Catadiottro rosso posteriore.
Luce Stop con lampada 6 V - 5 W.
Contachilometri con lampada illuminazione quadrante 6 V - 0,6 W.
Avvisatore acustico - Alternatore da 35 W e raddrizzatore - Batteria 6 V - 7 Ah.

SERBATOIO

Capacità totale litri 7,70 di miscela benzina - olio.

CONSUMO

Litri 2,2 di miscela per 100 Km. (norme C. U. N. A.)

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

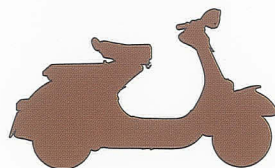
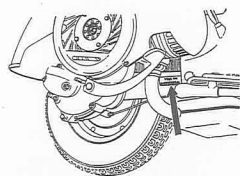
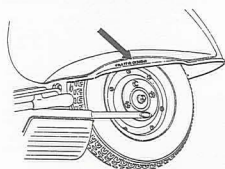
1. Comando frizione (leva) e cambio (manopola) - 2. Leva freno ant. - 3. Comando gas - 4. Commutatore-deviatore - 5. Ceppi freno ant. - 6. Pedale freno post. - 7. Leva avv.to - 8. Settore cambio - 9. Ceppi freno post. - 10. Frizione - 11. Carburatore e depuratore - 12. Comando parzializzatore - 13. Rubinetto miscela.

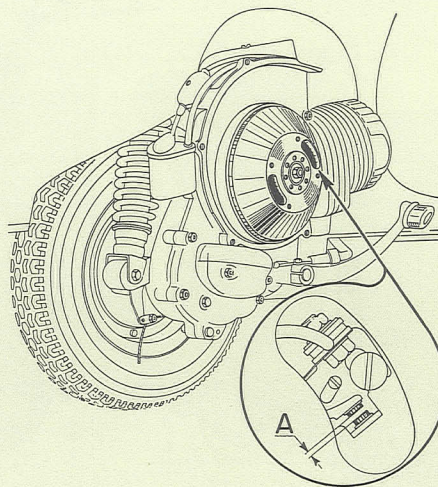
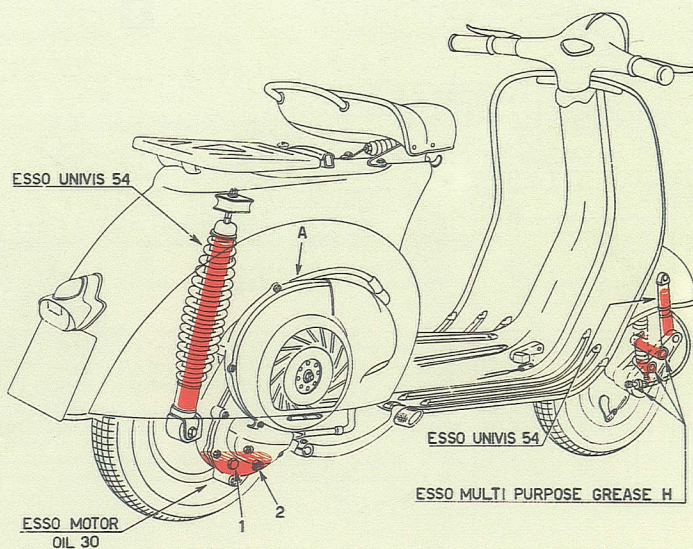
DIDASCALIE Figg. 10 e 11.

A: Pulsante massa motore
B: Luci di posizione e illuminazione contachilometri
C: Tutto spento
D: Faro, fanalino posteriore e illuminazione contachilometri
E: Levetta di deviazione per luci Abbagliante e Anabbagliante.
F: Pulsante per avvisatore acustico

1. Volano magnete - 2. Bobina A. T. esterna - 3. Candela - 4. Presa B. T. - 5. Raddrizzatore con fusibile da 8A 5. Batteria 6V - 7Ah - 7. Avvisatore acustico - 8. Faro anteriore: vista dall'interno -9. Lampada illuminazione contachilometri 6V-0,6W - 10. Commutatore deviatore - 11. Interruttore STOP - 12. Lampada luce targa 6V - 3W - 13. Lampada luce STOP 6V - 10 W - 14. Lampada luce città 6V - 3 W - 15. ampada biluce 6V - 25/25 W.

1959
1960
150

Colore:
Azzurro metallizzato
Codice Max Meyer:
15067
Copriventola
Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983

Antiruggine:
Nocciola
Codice Max Meyer:
3000M

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VBA1T 1001
(inizio produzione)
VBA1T 125040
(fine produzione)

Registrazione apertura puntine platinate.

Lubrificazione.

1959
Vespa **150GS**

1959 1960 1961

Motore
Dal numero di motore 0070120 monta il carburatore UB23S3I, e il getto del massimo passa da 103 a 105. Contemporaneamente viene montata una testa ad alta turbolenza (a berretto di fantino) per rendere il motore più pastoso ed elastico. Il regime di rotazione scende a 7000 g/1'.

Telaio
Una grossa innovazione sull'impianto frenante: vengono montati dei tamburi autoventilanti per agevolare il raffreddamento. I cerchi ruota ad anello scomponibili sono fissati ai prigionieri del tamburo con 5 dadi da 8 mm. Una borchia in acciaio inox copre il bullone centrale del tamburo anteriore.
Il contachilometri dalla forma a ventaglio è scalato a 120 Km/h.
La ghiera faro ha incorporata una visiera con marchio Siem.
Sul manubrio una spia rossa sopra il contachilometri segnala le luci accese. Nei primi modelli prodotti, il fanalino era in alluminio di pic-

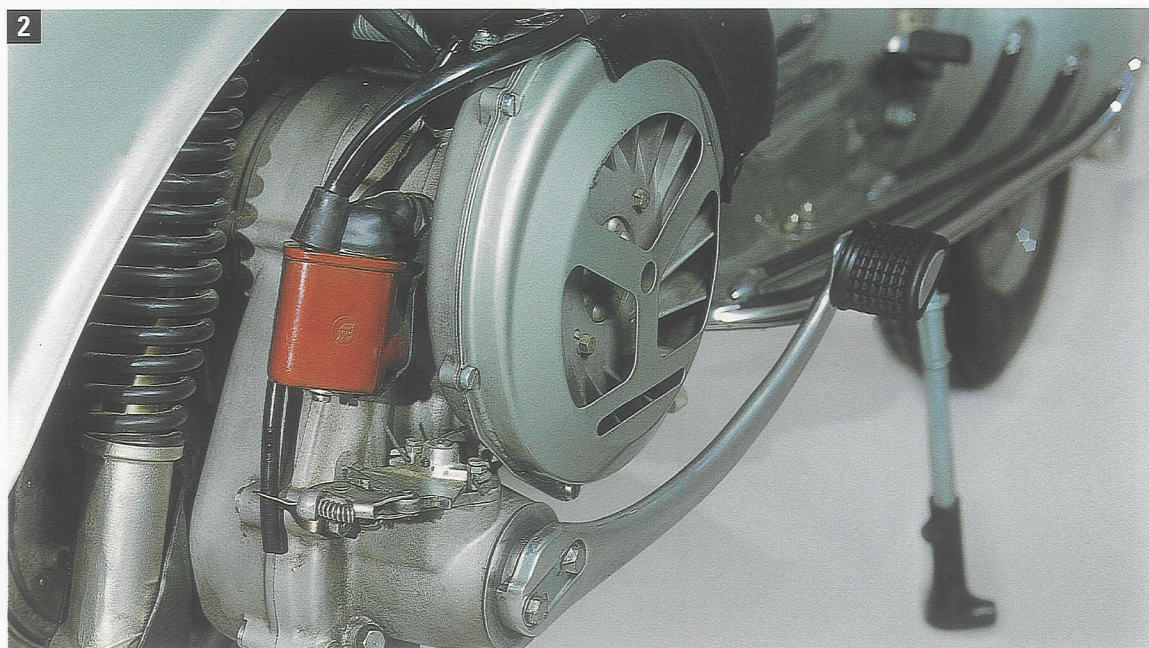
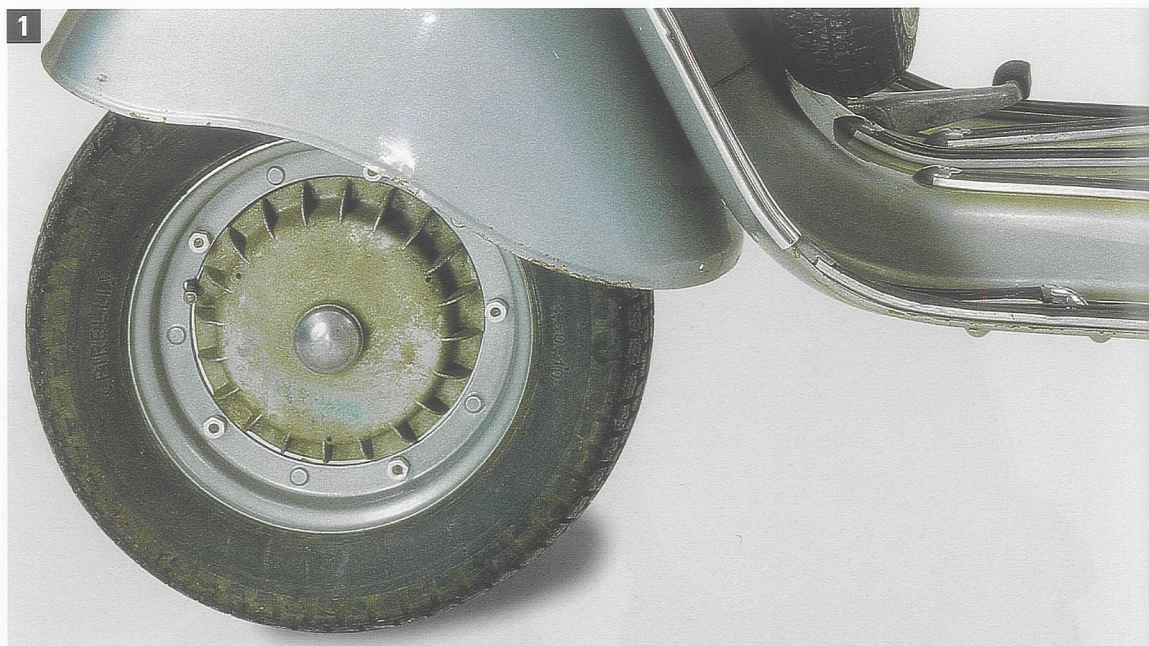
cole dimensioni verniciato dello stesso colore della Vespa, con lo stop arancione come la VS4.
Successivamente la spia sul manubrio sparisce, perché viene sostituito il gruppo ottico che ha la luce di posizione incorporata all'interno, il fanale posteriore diventa cromato e di grandi dimensioni e con trasparente posizione/stop di colore rosso con catadiottro di marca Siem. La sella è ampia, piatta e morbida, cambia la maniglia che è fissata con due viti con la bordatura superiore grigia e il colore è blu molto scuro. Il parafango anteriore ha, nella parte inferiore, un bordino di rinforzo.
Lo scudetto Piaggio anteriore è di plastica trasparente. La crestina sul parafango è di nuovo disegno.
Il numero di telaio si trova nel vano sportello carburatore. Successivamente la punzonatura è situata sul bordo telaio nella parte posteriore sinistra sotto la sacca porta attrezzi.
Il prefisso e il numero del motore

1959
1960
1961

sono situati sulla fusione del carter sopra il prigioniero di fissaggio motore alla traversa.

Trattamenti galvanici
Cromatura: ghiera faro, viti leve freno/frizione, claxon.
Lucidatura a specchio: leva freno frizione, pedale freno, leva messa in moto, modanatura parafango, manicotti manubrio.
Zincatura: cavalletto, staffe e molle, molla sospensione anteriore, ammortizzatore anteriore, rondelle boccolo leva avviamento, dadi cerchi ruote, tutta la bulloneria esterna, staffe fissaggio batteria.
Fosfatizzazione: ammortizzatore posteriore, molla sospensione posteriore, bulloneria motore, coperchio raddrizzatore.

1 Nuovo tipo di tamburo freno.

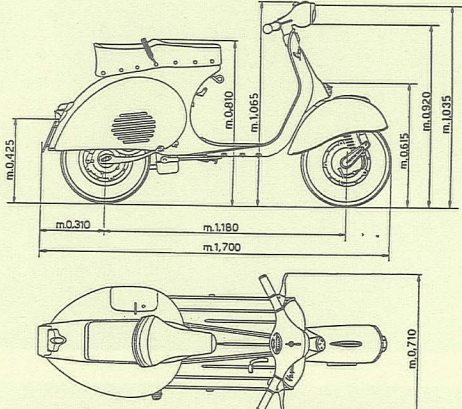
2 Vista motore.

3 Sella più confortevole montata sugli ultimi modelli.

4 Vista del manubrio. Accessori: porta ruota e ruota di scorta con nuovo tipo di cerchio.

1959
1960
1961

Caratteristiche

Mod. I. G M. 405

PIAGGIO & C. S. p. A.
GENOVA

MOTOCICLO
VESPA 150 G. S. - MOD. VS5
(Telaio VS5T dal n. 0093194)

ANNO
1960

Omologato dal Ministero dei Trasporti - Ispettorato Generale Motorizzazione Civile e T. C. - Certificato n. 1136 OM in data 30 luglio 1960.
È autorizzato il rilascio della dichiarazione di conformità di cui all'art. 53 del T. Ü. 15. 6. 1959 n. 393.

☆ 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 ☆
VS5T ☆
IGM 1136.OM

Posizione stampigliature sulla scocca

TIPO DELLA STRUTTURA: a scocca portante.
Posti n. 2 (compreso il conducente)
Il poggiapiedi è costituito dalla pedana.

DIMENSIONI
Lunghezza max . . . . m. 1,700
Larghezza max . . . . m. 0,710
Passo (a scarico) . . . . m. 1,180
Altezza max . . . . m. 1,065

PESI
Tara (Kg. 111 + Kg. 70 conducente) . . . Kg. 181
N.B. - Il peso sulla ruota posteriore non deve superare Kg. 200

SOSPENSIONI: molle elicoidali a flessibilità variabile ed ammortizzatori idraulici a doppio effetto.

RUOTE con cerchio da 2,10".

Pneumatici { anteriore 3.50" × 10" / posteriore 3.50" × 10"

FRENI v. retro.

IMPIANTO ELETTRICO
Magnete volano: Volt 6 - Watt 35
Batteria : Volt 6 - Ah 12

Dispositivi illuminazione e segnalazione: Proiettore Ø 115; lampade 6V - 25/25 W; 6V - 3W.

Fanale posteriore (a luce rossa) con luce di posizione, indicatore d'arresto e luce targa; lampade 6V - 3W; 6V - 10W; catadiottro posteriore.

Avvisatore acustico.

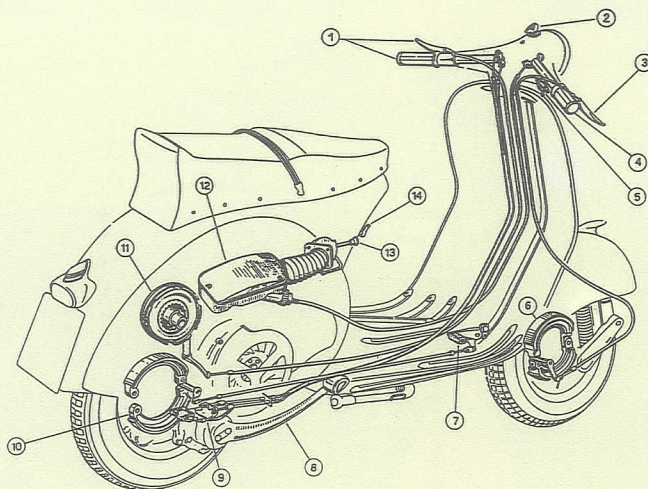
MOTORE
Denominazione: VS5M
Funzionamento: a ciclo Otto, a miscela benzina-olio.
Tempi . . . . n. 2
Cilindri . . . . n. 1
Diametro . . . . mm. 57
Corsa . . . . mm. 57
Cilindrata totale . . . . cmc. 145,45
Potenza fiscale . . . . Cv. 3
Rapporto di compressione 6,5
Potenza max effettiva . . . . . . { Cv. 7,8 / a giri/1' 7000

RAFFREDDAMENTO: ad aria forzata con ventilatore centrifugo
FRIZIONE: a dischi multipli.
CAMBIO DI VELOCITA: comando con selettore a mano sul manubrio - n. 4 marce.

Marce	Rapporto motore - cambio	Rapporti cambio	Rapporto totale motore - ruota	Velocità calcolata a n. giri max potenza Km/h
1	22/67	12/58	$\frac{22}{67} \cdot \frac{12}{58}$	37,20
2		16/54	$\frac{22}{67} \cdot \frac{16}{54}$	53,28
3		20/50	$\frac{22}{67} \cdot \frac{20}{50}$	71,92
4		24/46	$\frac{22}{67} \cdot \frac{24}{46}$	93,81

TRASMISSIONE (tipo): meccanica, ad ingranaggi sempre in presa.

PRESTAZIONI
1 Km. { partenza da fermo: sec. 45" 5/10; Km/h 79 / lanciato . . . : sec. 35" 7/10; Km/h 101
Velocità max. effettiva: Km/h 101
Consumo (norme CUNA) litri/100 Km.: 2,86

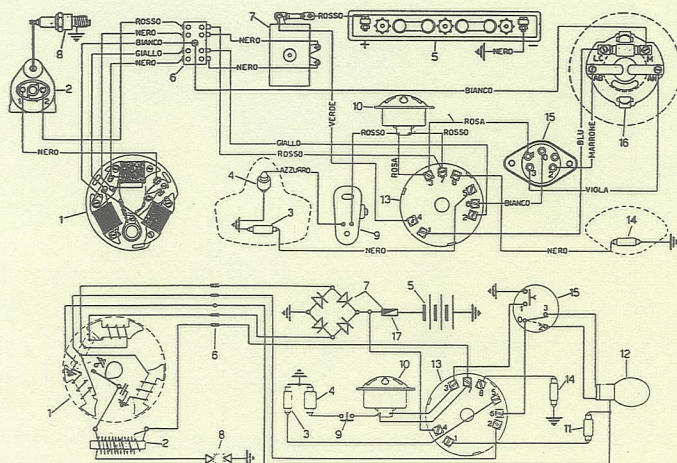
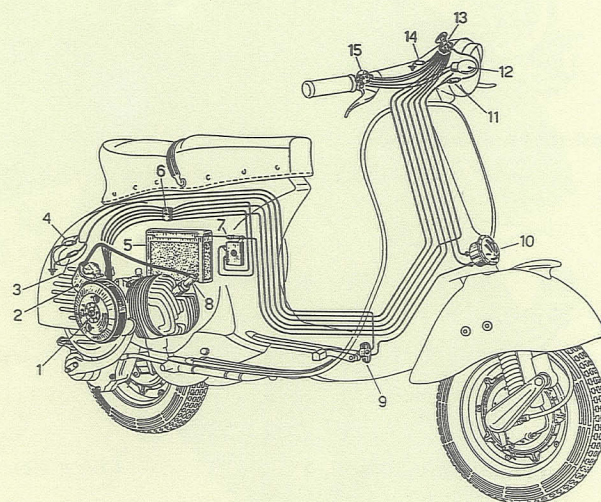
SERBATOIO: capacità totale litri 9,5 di miscela benzina-olio
SILENZIATORE (v. retro).

150GS

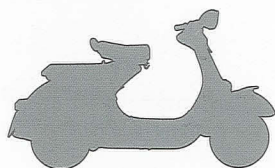
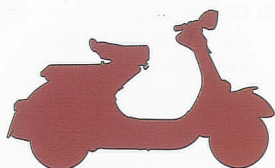
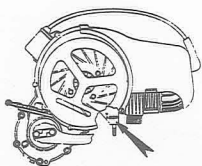
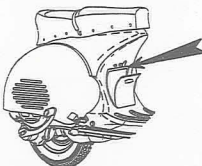
Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

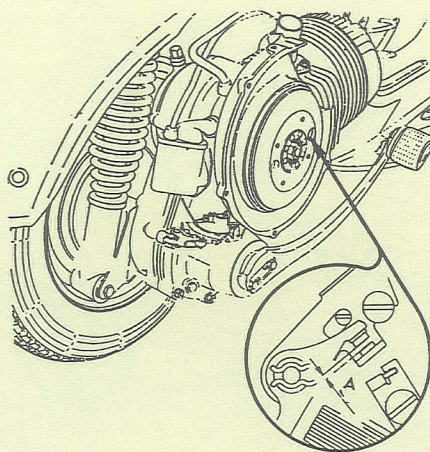
1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

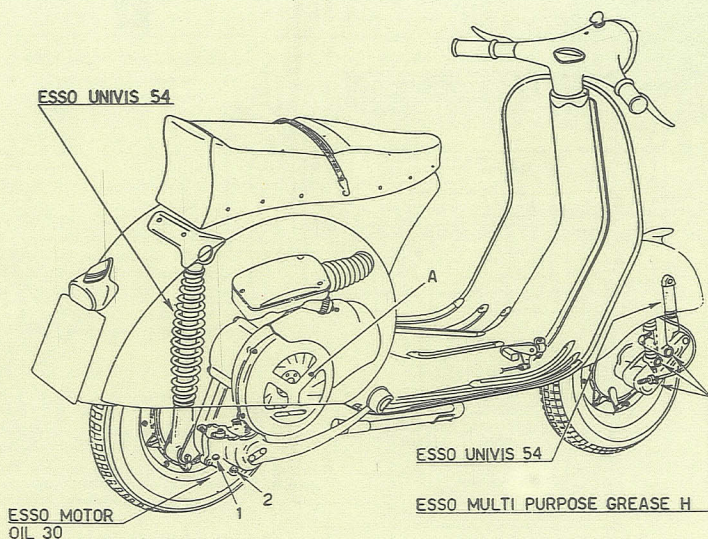
1. Comando frizione abbinato al comando cambio - 2. Commutatore a 5 posizioni e interruttore di accensione - 3. Leva freno anteriore - 4. Manopola comando gas - 5. Deviatore luci con pulsante per clacson - 6. Ceppi freno anteriore - 7. Pedale freno posteriore - 8. Pedale avviamento - 9. Settore cambio - 10. Ceppi freno posteriore - 11. Frizione - 12. Carburatore e depuratore - 13. Comando parzializzatore - 14. Rubinetto miscela.

1959
1960
1961

150GS

Colore:
Grigio metallizzato
Codice Max Meyer:
15005

Antiruggine:
Fondo rosso opaco
Codice Max Meyer:
10.055M
Ultimi modelli
Fondo verde
Codice Max Meyer:
6006M

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VS51T 0047351
(inizio produzione)
VS51T 00127350
(fine produzione)

4

A: L'apertura massima delle puntine deve essere compresa tra 0,3 e 0,5 mm.

Registrazione apertura puntine platinate.

5

A: Motore lubrificato dalla miscela Esso Mix 6% - 1. Tappo carico olio - 2. Tappo di scarico.

Lubrificazione.

1960 Vespa 125

1960
1961

Motore
Visivamente il motore nel suo complesso è lo stesso della 150/VBA1 con il gruppo termico 125. Il carburatore è un Dellorto SI20/15 di tipo automobilistico con farfalla a saracinesca, cambio a tre marce.

Telaio
È lo stesso del modello VNA1. Il fanalino posteriore è uguale a quello montato sulla Vespa 150GS VS5, ma anziché essere cromato è verniciato del colore del veicolo.
Il copriventola è verniciato in colore alluminio-ruote, codice colore Max Meyer 1.268.0983.
La sella è a sbalzo con molla registrabile, la maniglia passeggero è in metallo ricoperta in plastica blu scuro, lo stesso colore del coprisella.
La scritta "Vespa" anteriore è più piccola del modello precedente e verniciata di blu scuro.

Trattamenti galvanici
Cromatura: ghiera faro.
Lucidatura a specchio: leve freno/frizione e crestina parafango anteriore.
Zincatura: cavalletto, staffe e molle sospensione anteriore, ammortizzatore anteriore.
Fosfatizzazione: molla e ammortizzatore posteriore, molla cavalletto, cuffia copri cilindro, bulloneria motore escluso bullone ancoraggio motore alla scocca che è zincato.

La produzione di questo modello prosegue anche nel 1961.
Questo modello è stato realizzato con due prefissi telaio nello stesso colore: VNB1 e VNB2. Il modello VNB2 ha il contachilometri di serie con forma quadrangolare ed il quadrante bianco. Inoltre cambia il carburatore che è un Dellorto SI20/15/C.
La Vespa fotografata, modello VNB2, ha due accessori: la ruota di scorta e il cuscino passeggero.

1960
1961

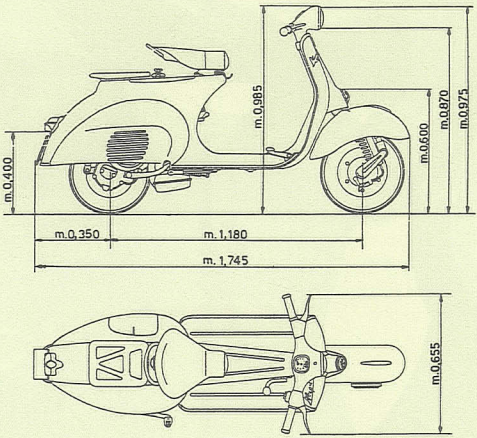
Da notare che nel modello VNB2 del telaio numero 9001 il cavalletto viene rinforzato aumentando il diametro.

Caratteristiche

Mod. I.G.M. 405

PIAGGIO & C. S. p. A.
GENOVA

MOTOCICLO
VESPA 125 - MOD. VNB (vedere pag. 5 e 6)
(Telaio VNB 1 T dal n. 054543)

ANNO 1960
Per le serie successive vedere pagine seguenti.

Omologato dal Ministero dei Trasporti - Ispettorato Generale Motorizzazione Civile e T. C. - Certificato n. 1134 OM in data 30 luglio 1960.
È autorizzato il rilascio della dichiarazione di conformità di cui all'art. 53 del T. U. 15. 6. 1959 n. 393.

m. 0,400
m. 0,350
m. 1,180
m. 1,745
m. 0,985
m. 0,600
m. 0,870
m. 0,975
m. 0,655

VNB1T☆0123456789☆
IGM 1134.OM
Posizione stampigliature sulla scocca

TIPO DELLA STRUTTURA: a scocca portante.

Posti n. 2 (compreso il conducente) se munito di sellino e maniglia.
Il poggiapiedi è costituito dalla pedana.

DIMENSIONI
Lunghezza max . . . . m. 1,745
Larghezza max . . . . m. 0,655
Passo (a scarico) . . . . m. 1,180
Altezza max . . . . m. 0,985

PESI
Tara (Kg. 92 + Kg. 70 conducente) . . . . . Kg. 162
N. B. - Il peso sulla ruota posteriore non deve superare Kg. 190

SOSPENSIONI: molle elicoidali a flessibilità variabile ed ammortizzatori idraulici a doppio effetto.

RUOTE con cerchio da 2,15".

Pneumatici { anteriore 3.50" × 8" / posteriore 3.50" × 8"

FRENI v. retro.

IMPIANTO ELETTRICO
Magnete volano: Volt 6 - Watt 30
Batteria : Volt 6 - Ah 2÷4
Dispositivi illuminazione e segnalazione: Proiettore ∅ 105; lampade 6 V - 25/25 W; 6 V - 3 W.
Fanale posteriore (a luce rossa) con luce di posizione, indicatore d'arresto e luce targa; lampade 6 V - 3 W; 6 V - 10 W; catadiottro posteriore.
Avvisatore acustico.

MOTORE
Denominazione: . . . . VNB 1 M
Funzionamento: a ciclo Otto, a miscela benzina-olio.
Tempi . . . . n. 2
Cilindri . . . . n. 1
Diametro . . . . mm. 52,5
Corsa . . . . mm. 57
Cilindrata totale . . . . cmc. 123,4
Potenza fiscale . . . . Cv. 2
Rapporto di compressione 7,2
Potenza max effettiva . . . . . . { Cv. 4,6 / a giri/1' 5000
RAFFREDDAMENTO: ad aria forzata con ventilatore centrifugo.
FRIZIONE: a dischi multipli.
CAMBIO DI VELOCITÀ: comando con selettore a mano sul manubrio - n. 3 marce

Marce	Rapporto motore-cambio	Rapporti cambio	Rapporto totale motore - ruote	Velocità calcolata a n. giri max potenza Km / h
1	22/67	14/56	$\frac{22}{67} \cdot \frac{14}{56}$	28,19
2		20/50	$\frac{22}{67} \cdot \frac{20}{50}$	45,11
3		27/43	$\frac{22}{67} \cdot \frac{27}{43}$	70,81

TRASMISSIONE (tipo): meccanica, ad ingranaggi sempre in presa.

PRESTAZIONI
1 Km. { partenza da fermo: sec. 52" 4/10; Km/h 68,6 / lanciato . . . : sec. 45" 8/10; Km/h 78,5
Velocità max effettiva : Km/h 78,5
Consumo (norme CUNA) litri/100 Km.: 1,91

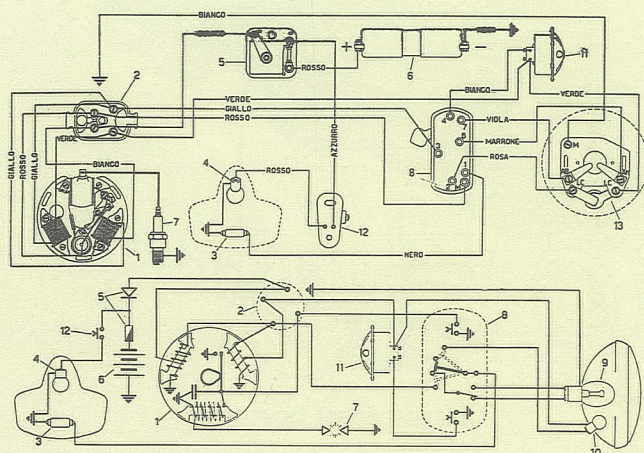
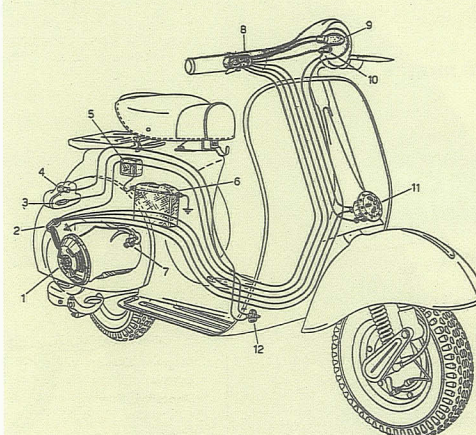
SERBATOIO: capacità totale litri 7,7 di miscela benzina-olio
SILENZIATORE: (v. retro).

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

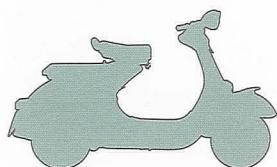
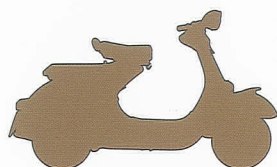
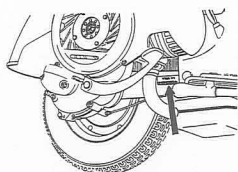
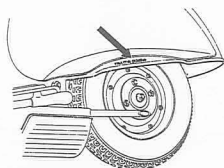
1 Comandi.

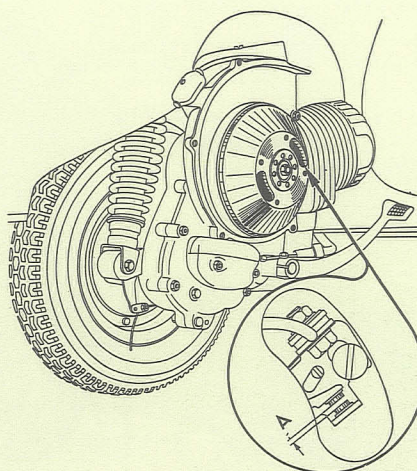
2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

1. Comando frizione abbinato al comando cambio - 2. Leva freno anteriore - 3. Manopola comando gas - 4. Commutatore - deviatore - 5. Ceppi freno anteriore - 6. Pedale freno posteriore - 7. Pedale avviamento - 8. Settore cambio - 9. Ceppi freno posteriore - 10. Frizione - 11. Carburatore e depuratore - 12. Comando parzializzatore - 13. Rubinetto miscela.

Didascalie Figg. 11 e 12

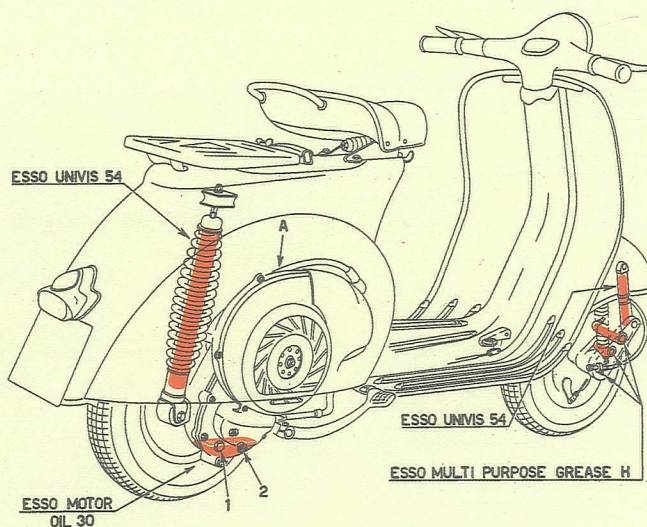
1. Volano magnete - 2. Presa B. T. - 3. Lampada per luce targa 6V-3W - 4. Lampada per luce Stop 6V-10W - 5. Raddrizzatore con fusibile da 8A - 6. Batteria 6V/4Ah - 7. Candela - 8. Commutatore deviatore - 9. Lampada biluce 6V-25/25W - 10. Lampada luce di posizione anteriore 6V-3W - 11. Clacson - 12. Interruttore Stop - 13. Vista interna del faro anteriore.

1960
1961
125

Colore:
Grigio celeste chiaro
Codice Max Meyer:
1.298.8840
Copriventola
Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983

Antiruggine:
Nocciola
Codice Max Meyer:
3000M

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VNB1T 01001
(inizio produzione)
VNB1T 089850
(fine produzione)
VNB2T 01001
(inizio produzione)
VNB2T 034699
(fine produzione)

3

A - L'apertura massima delle puntine deve essere compresa tra 0,3 e 0,5 mm

Registrazione apertura puntine platinate

4

A: Motore lubrificato dalla miscela ESSO MIX 2% — 1. Tappo carico olio — 2. Tappo di scarico.

Lubrificazione.

1961

Vespa 150

1961

Motore
Il motore è uguale al modello 150 del 1959, cambia solo il carburatore, un Dellorto SI20/17C che dal numero di telaio 31001 incorpora lo starter. Viene montata la quarta marcia.

Telaio
Telaio e carrozzeria non cambiano rispetto al modello precedente, ma la tonalità di colore è leggermente più scura.
Dal numero di telaio 71001 le due sacche laterali vengono abbellite da due modanature in alluminio anticorodal.
Le posizioni e il disegno dei vari comandi sono diversi.
L'interruttore sempre di marca Siem è più squadrato del precedente e cromato.

Trattamenti galvanici
Cromatura: ghiera, claxon, interruttore fari, scritta Vespa, serratura

sportello sacca porta attrezzi, viti leve freno e frizione.

Lucidatura a specchio: manicotti manubrio, pedale freno, leva messa in moto, modanature parafango e sacche, leva rubinetto benzina, leve freno/frizione.

Zincatura: cavalletto, staffe, molla sospensione anteriore, dadi cerchi ruote, tutta la bulloneria esterna.

Nichelatura opaca: bloccasterzo.

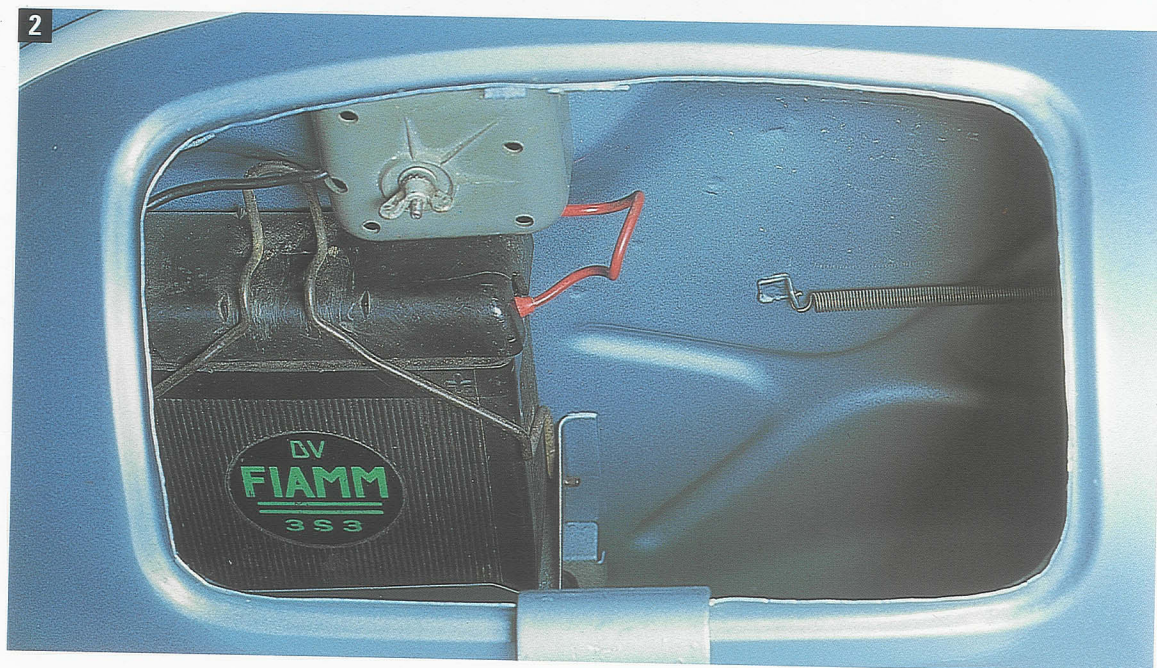
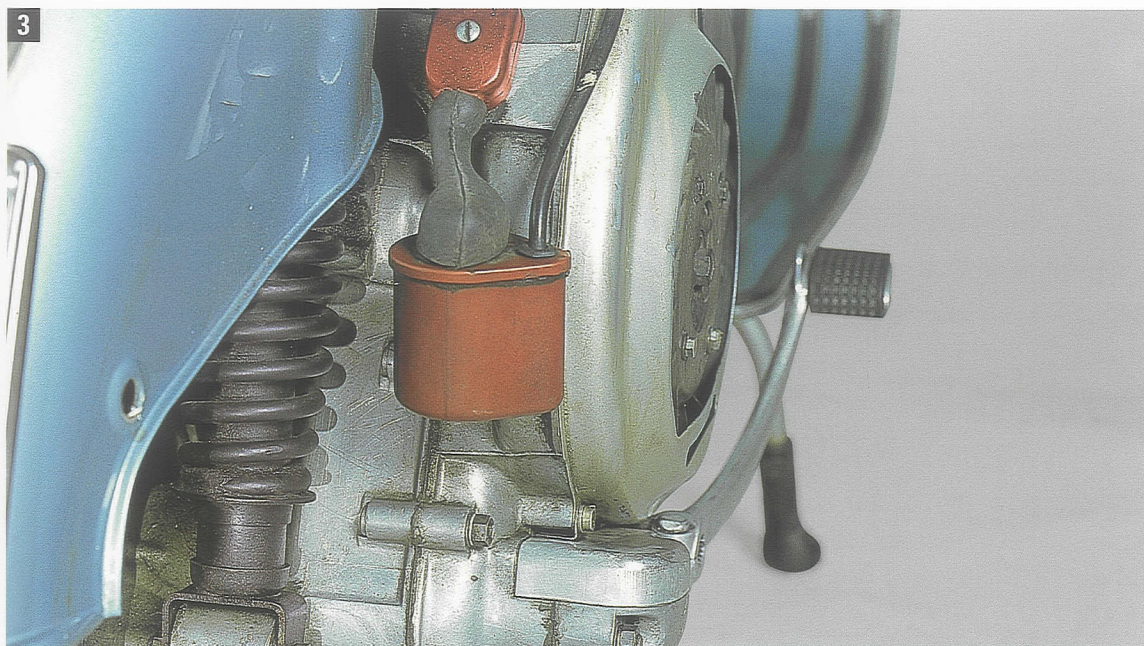
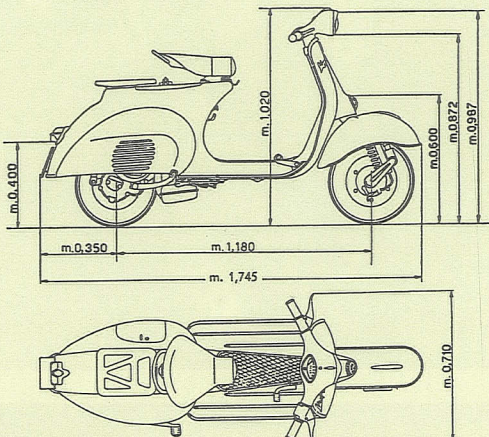
Fosfatizzazione: molla ammortizzatore sospensione posteriore, bulloneria motore, cuffia raffreddamento cilindro, molla cavalletto.

Il numero del telaio è nella parte posteriore sinistra, sotto la sacca porta attrezzi.

Il numero del motore è sulla traversa carter motore all'altezza del tubo di scarico.

1961

1 Particolare del nuovo manubrio senza spia e con commutatore luci cromato.

2 Vano sacca porta attrezzi con vista della batteria e raddrizzatore. Nuovo sistema a molla per il fissaggio della busta attrezzi.

3 Vista posteriore del motore.

4 Vista parziale del manubrio con l'inserimento della quarta marcia.

1961

Caratteristiche

PIAGGIO & C. S. p. A.
GENOVA

MOTOCICLO

VESPA 150 / VBB (vedere pag. 4)

ANNO
1960
Per la serie successiva vedere pagine seguenti.

Omologato dal Ministero dei Trasporti - Ispettorato Generale Motorizzazione Civile e T. C. - Certificato n. 1380 OM in data 6 ottobre 1960.
È autorizzato il rilascio della dichiarazione di conformità di cui all'art. 53 del T. U. 15. 6. 1959 n. 393.

TIPO DELLA STRUTTURA: a scocca portante.

Posti n. 2 (compreso il conducente) se munito di sellino e maniglia.
Il poggiapiedi è costituito dalla pedana.

DIMENSIONI
Lunghezza max . . . . m. 1.745
Larghezza max . . . . m. 0,710
Passo (a scarico) . . . . m. 1,180
Altezza max . . . . m. 1,020

PESI
Tara (Kg. 93 + Kg. 70 conducente) . . . Kg. 163
N. B. - Il peso sulla ruota posteriore non deve superare Kg 190

SOSPENSIONI: molle elicoidali a flessibilità variabile ed ammortizzatori idraulici a doppio effetto.

RUOTE con cerchio da 2,15".

Pneumatici { anteriore 3.50" × 8" / posteriore 3.50" × 8"

FRENI v. retro.

IMPIANTO ELETTRICO

Magnete volano: Volt 6 - Watt 35
Batteria : Volt 6 - Ah 7

Dispositivi illuminazione e segnalazione: Proiettore Ø 115; lampade 6V - 25/25 W; 6V - 3W.

Fanale posteriore (a luce rossa) con luce di posizione, indicatore d'arresto e luce targa; lampade 6V - 3W; 6V - 10W; catadiottro posteriore.

Avvisatore acustico.

MOTORE
Denominazione: . . . . VBB 1 M
Funzionamento: a ciclo Otto, con miscela benzina-olio.
Tempi . . . . n. 2
Cilindri . . . . n. 1
Diametro . . . . mm. 57
Corsa . . . . mm. 57
Cilindrata totale . . . . cmc. 145,45
Potenza fiscale . . . . Cv. 3
Rapporto di compressione 6,8
Potenza max effettiva . . . . . { Cv. 5,5 / a giri/1' 5000

RAFFREDDAMENTO: ad aria forzata con ventilatore centrifugo.
FRIZIONE: a dischi multipli.
CAMBIO DI VELOCITÀ: comando con selettore a mano sul manubrio - n. 4 marce

Marce	Rapporto motore-cambio	Rapporti cambio	Rapporto totale motore-ruota	Velocità calcolata a n. giri max potenza Km/h
1	22/67	13/57	$\frac{22}{67} \cdot \frac{13}{57}$	25,72
2		17/52	$\frac{22}{67} \cdot \frac{17}{52}$	36,87
3		22/48	$\frac{22}{67} \cdot \frac{22}{48}$	51,84
4		27/42	$\frac{22}{67} \cdot \frac{27}{42}$	72,5

TRASMISSIONE (tipo): meccanica, ad ingranaggi sempre in presa.

PRESTAZIONI
- 1 Km. { partenza da fermo: sec. 49" 25/100; Km/h 73,2 / lanciato . . . : sec. 41" 5/10; Km/h 87
- Velocità max effettiva : Km/h 87
- Consumo (norme CUNA) litri/100 Km.: 2,12

SERBATOIO: Capacità totale litri 7,7 di miscela benzina-olio.
SILENZIATORE (v. retro).

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

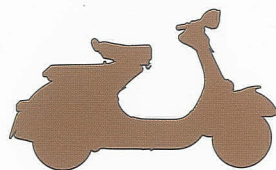
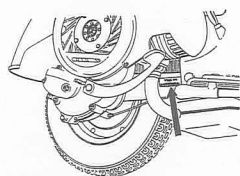
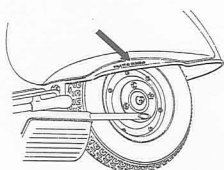
1. Comando frizione (leva) e cambio (manopola) - 2. Leva freno ant. - 3. Comando gas - 4. Commutatore-deviatore - 5. Ceppi freno ant. - 6. Pedale freno post. - 7. Leva avv.to - 8. Settore cambio - 9. Ceppi freno post. - 10. Frizione - 11. Carburatore e depuratore - 12. Comando parzializzatore - 13. Rubinetto miscela.

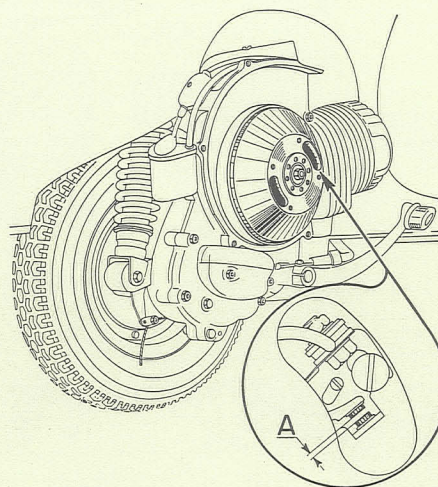
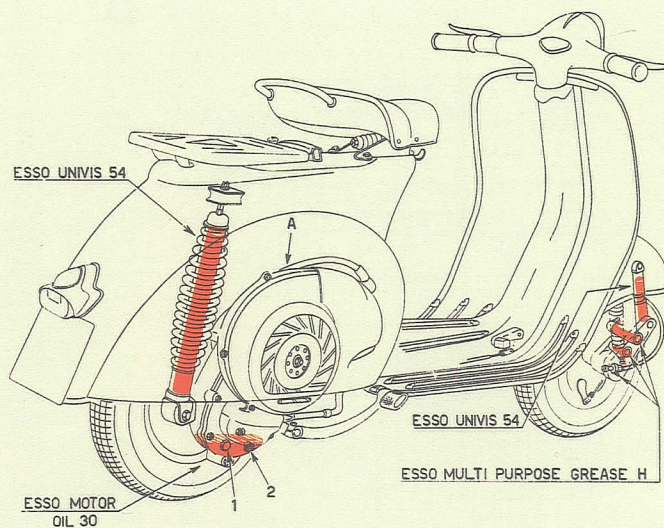
DIDASCALIE Figg. 10 e 11.

A: Pulsante massa motore
B: Luci di posizione e illuminazione contachilometri
C: Tutto spento
D: Faro, fanalino posteriore e illuminazione contachilometri
E: Levetta di deviazione per luci Abbagliante e Anabbagliante.
F: Pulsante per avvisatore acustico

1. Volano magnete - 2. Bobina A. T. esterna - 3. Candela - 4. Presa B. T. - 5. Raddrizzatore con fusibile da 8A 6. Batteria 6V - 7Ah - 7. Avvisatore acustico - 8. Faro anteriore: vista dall'interno -9. Lampada illuminazione contachilometri 6V-0,6W - 10. Commutatore deviatore - 11. Interruttore STOP - 12. Lampada luce targa 6V - 3W - 13. Lampada luce STOP 6V - 10 W - 14. Lampada luce città 6V - 3 W - 15. `ampada biluce 6V - 25/25 W.

1961
150

Colore:
Azzurro metallizzato
Codice Max Meyer:
1.268.0890
Copriventola
Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983

Antiruggine:
Nocciola
Codice Max Meyer:
3000M

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VBB1T 1001
(inizio produzione)
VBB1T 146000
(fine produzione)

A - (Apertura max) = 0,3 ÷ 0,5 mm.

Registrazione apertura puntine platinate (0,3 - 0,5 mm).

A: Motore lubrificato dalla miscela ESSO MIX 2% - 1. Tappo carico olio. - 2. Tappo di scarico

Lubrificazione.

1962
Vespa **125**VNB3

1962

Motore
Il motore è identico al modello 125 del 1960.

Telaio
Monta un nuovo manubrio in fusione di alluminio (come la 150 VBA1) con diametro del faro maggiorato a 115 mm. La sola differenza è il contachilometri che è piccolo, quadrato, con fondo bianco e scalato a 90 Km/h, lo stesso dei modelli 125 VNA e VNB.
Il pedale del freno diventa uguale a quello della 150 VBA1, in alluminio lucidato a specchio con gommino antiscivolo. La sella diventa di colore blu scuro come la scritta "Vespa".
Cambia la forma del parafango arrotondato, con due motivi stampati.
Il fanalino posteriore Siem di grandi dimensioni (come la 150 VBB1) è cromato. Bordo scudo in alluminio anticorodal.
L'interruttore dei fari posto sul manubrio è cromato ed ha una nuova linea.

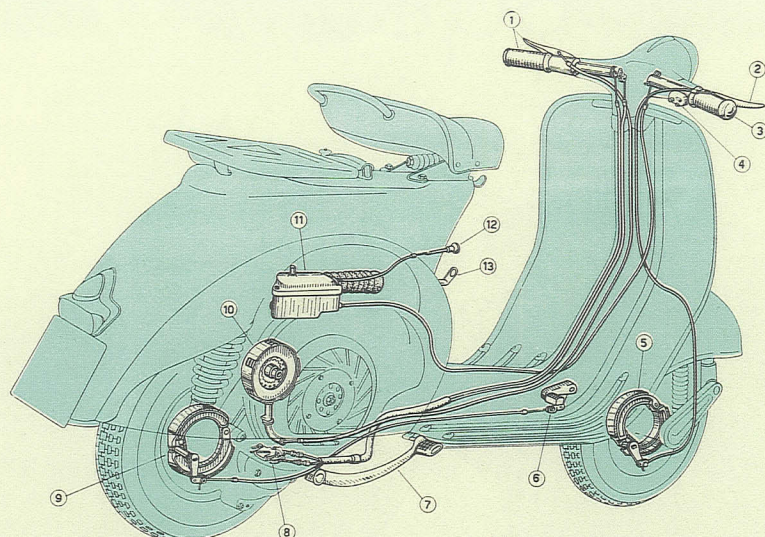
La pedana poggia piedi montata sulla sacca sinistra è un accessorio come il cuscino passeggero.

Trattamenti galvanici:
Cromatura: ghiera faro, fanalino posteriore, interruttore fari.
Lucidatura a specchio: pedale freno, messa in moto, manicotti manubrio, leve freno/frizione, fregio sul parafango anteriore, bordi scudo.
Zincatura: cavalletto e staffe, molla sospensione anteriore, dadi cerchi e ruote e tutta la bulloneria esterna.
Fosfatizzazione: molla e ammortizzatore posteriore cuffia cilindro, molla cavalletto, bulloneria motore.
Nichelatura opaca: bloccasterzo.

Il numero del telaio si trova nella parte posteriore sinistra, sotto la sacca porta attrezzi,
Il numero del motore invece si trova nella parte anteriore della traversa motore, all'altezza dello scarico.
Le caratteristiche tecniche sono uguali a quelle della Vespa 125 VNB2 del 1960.

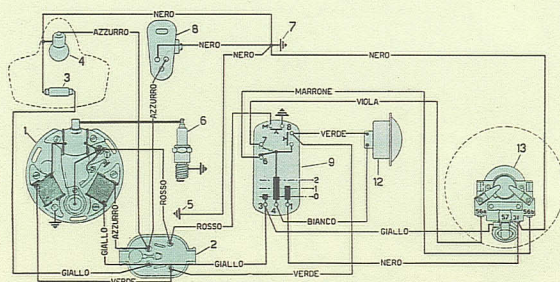
1962

1 Particolare della parte posteriore con nuovo fanalino cromato.

2 Il nuovo manubrio in pressofusione con vista del contachilometri e commutatore luci cromato.

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

3 Comandi.

4 Schema impianto elettrico.

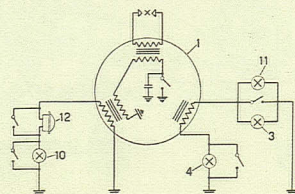
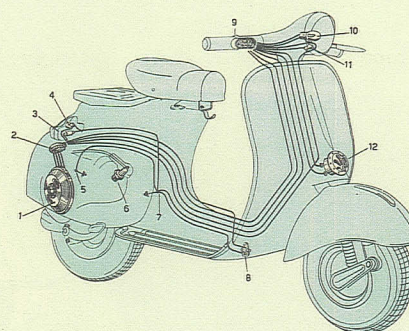
5 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

3

1. Comando frizione abbinato al comando cambio - 2. Leva freno anteriore - 3. Manopola comando gas - 4. Commutatore - deviatore - 5. Ceppi freno anteriore - 6. Pedale freno posteriore - 7. Pedale avviamento - 8. Settore cambio - 9. Ceppi freno posteriore - 10. Frizione - 11. Carburatore e depuratore - 12. Comando dispositivo « starter » - 13. Rubinetto miscela.

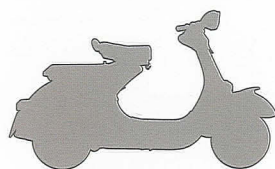
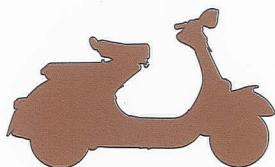
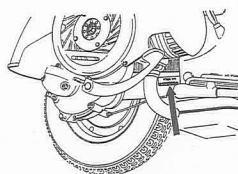
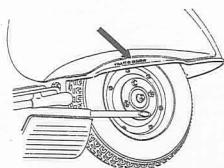
4

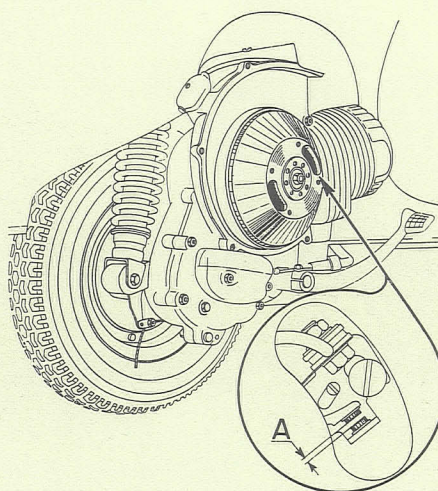
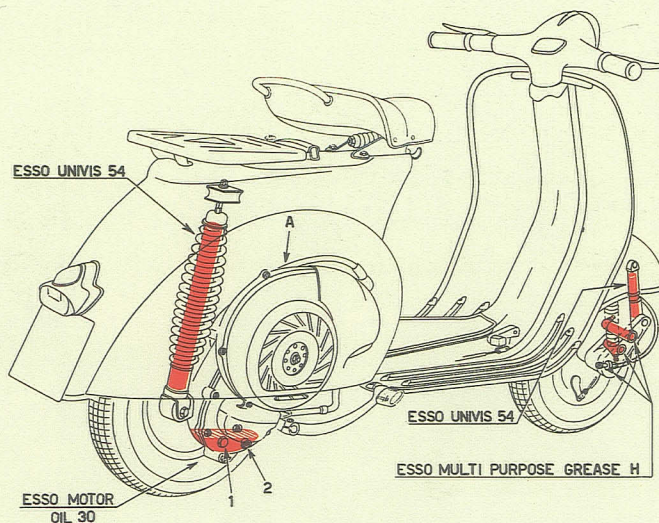
AVVERTENZA

Una particolarità dell'impianto è quella di avere tutti i carichi (lampade e avvisatore acustico) collegati **in serie** rispetto alle bobine del volano, mentre i dispositivi di commutazione sono in **derivazione** rispetto ad essi; pertanto l'accensione delle luci ed il funzionamento dell'avvisatore acustico avvengono **per apertura** (anzichè per chiusura) dei relativi contatti di comando.

5

Didascalie Figg. 11 e 12

1. Volano magnete - 2. Presa B. T. - 3. Lampada per luce targa 6V-5W - 4. Lampada per luce Stop 6V-10W - 5. Massa sul motore - 6. Candela - 7. Massa sul telaio - 8. Interruttore Stop - 9. Commutatore deviatore - 10. Lampada biluce 6V-25/25w - 11. Lampada luce di posizione anteriore 6V-5W - 12. Clacson - 13. Vista interna del faro anteriore.

1962
125
VNB3

Colore:
Grigio
Codice Max Meyer:
15210
Copriventola
Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983

Antiruggine:
Nocciola
Codice Max Meyer:
3000M

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VNB3T 034700
(inizio produzione)
VNB3T 090395
(fine produzione)

6

Registrazione apertura puntine platinate (0,3 - 0,5 mm).

7

Lubrificazione.

1962
Vespa 125VNB4

1962

Motore
Identico al modello precedente.

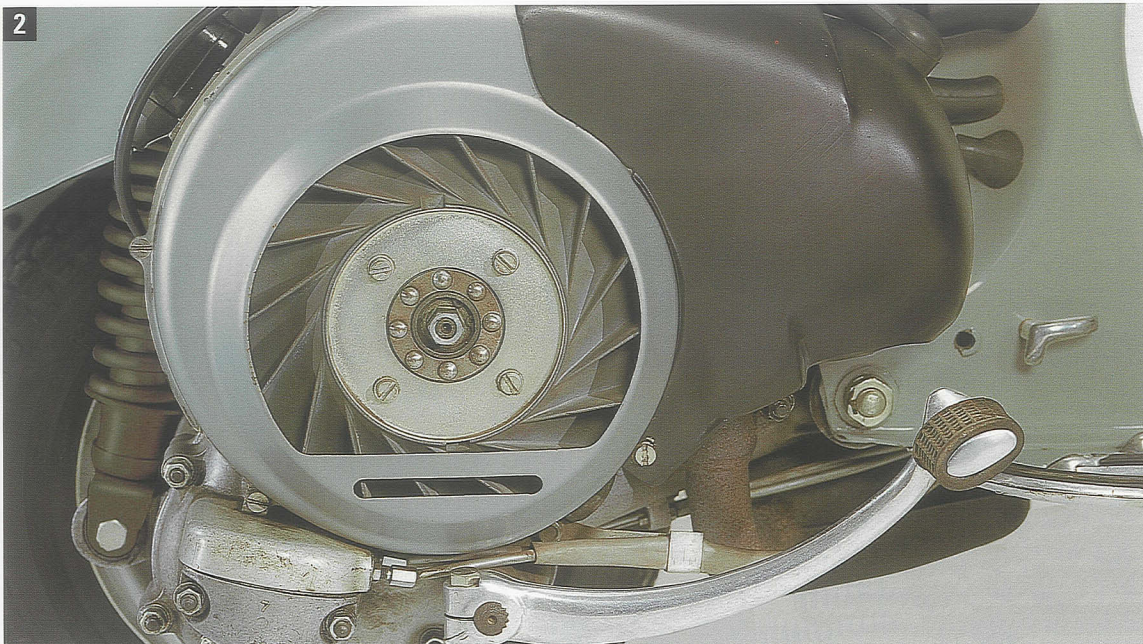
Telaio
E' uguale al modello precedente fatta eccezione per la parte posteriore che diventa squadrata e predisposta ad alloggiare la targa.

Trattamenti galvanici
Identici al modello 125 VNB3.

La pedana poggiapiedi sulla scocca sinistra, il cuscino passeggero e la ruota di scorta sono accessori.

125 VNB4

1962

1 Vista della parte posteriore con il particolare del telaio che assume una forma quadrata incorporando la targa.

2 Vista laterale del motore.

3 Manubrio con vista della ruota di scorta completa di coppa (entrambi accessori).

1962

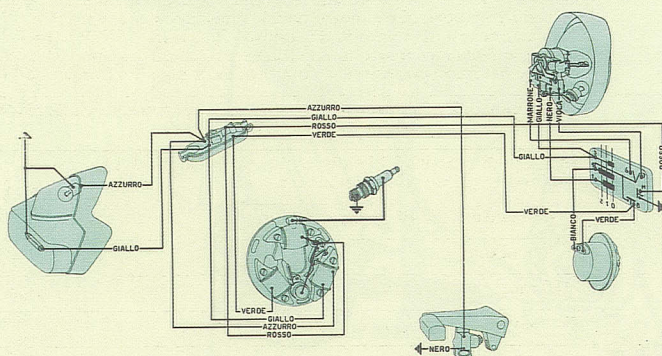
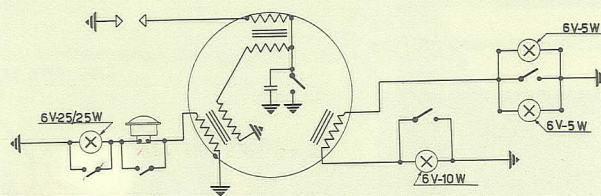
Caratteristiche

Telaio:	a guscio, in lamiera di acciaio stampata a forma aperta e carenata
Sospensione ruote:	la sospensione anteriore è realizzata mediante molla conica elicoidale ed ammortizzatore idraulico a doppio effetto. La sospensione posteriore è munita di molla biconica elicoidale a flessibilità variabile e di ammortizzatore idraulico coassiale a doppio effetto
Motore:	a due tempi con distribuzione "ruotante", cioè con ammissione regolata direttamente dall'albero motore
Alesaggio:	mm 52,5
Corsa:	mm 57
Cilindrata:	cm^3 123,4
Rapporto di compressione:	1/7,2
Trasmissione:	il motore comanda direttamente la ruota posteriore attraverso frizione, ingranaggio elastico, ingranaggi del cambio
Messa in moto:	con leva a pedale applicata sulla destra della moto
Cambio di marcia:	a tre velocità con ingranaggi sempre in presa. Comando a manopola girevole abbinato alla leva della frizione e disposto sull'estremità sinistra del manubrio
Frizione:	a dischi multipli in acciaio con materiale frizionante incollato sui dischi conduttori. Comando a mezzo leva sull'estremità sinistra del manubrio e trasmissione flessibile registrabile
Accensione:	a mezzo bobina A.T. del volano magnete
Illuminazione:	l'impianto elettrico è alimentato in corrente alternata (volano magnete a 6 poli; tensione nominale 6 V). I comandi (levette di commutazione e di deviazione, pulsanti per clacson e per massa motore) sono accentrati sul commutatore, posto sul lato destro del manubrio. I gruppi utilizzatori sono i seguenti: il proiettore anteriore, ø 115, con lampada biluce da 25/25 W (abb. e anabb.) e lampada da 5 W (luce di città); il fanalino posteriore, con catarifrangente e lampade da 5 W (luce rossa e luce targa) e da 10 W (luce STOP, comandata dal pedale freno). L'avvisatore acustico
Freni:	ad espansione, con comando flessibile: quello anteriore manovrabile a mano a mezzo leva disposta sull'estremità destra del manubrio; quello posteriore manovrabile a mezzo pedale (sulla pedana destra) che aziona attraverso un apposito dispositivo - interruttore STOP - il segnale luminoso della luce d'arresto applicata sul fanalino posteriore. Le ganasce del freno posteriore sono incernierate su perni indipendenti
Ruote:	intercambiabili, hanno cerchioni stampati in lamiera di acciaio, di ø 8", sui quali sono montati pneumatici 3,50-8"
Serbatoio miscela:	serbatoio di capacità 7,7 l e dispositivo di riserva per 1,4 l circa - Rubinetto a tre vie (chiuso, aperto e riserva)
Consumo:	1 l di miscela al 2% di olio ogni 55 Km
Velocità massima:	75 Km all'ora
Interasse ruote:	1180 mm
Larghezza max sul manubrio:	710 mm
Lunghezza max della moto:	1725 mm
Altezza max della moto:	1020 mm
Altezza minima pedana:	130 mm
Raggio di volta:	1500 mm
Peso totale a vuoto:	83 Kg

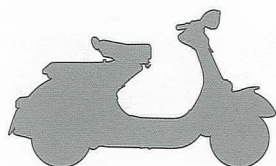
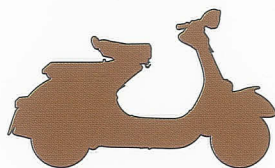
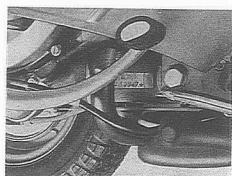
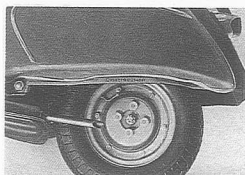
Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

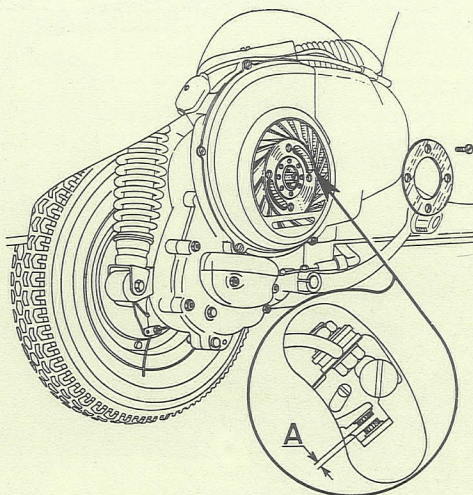
1 Comandi.

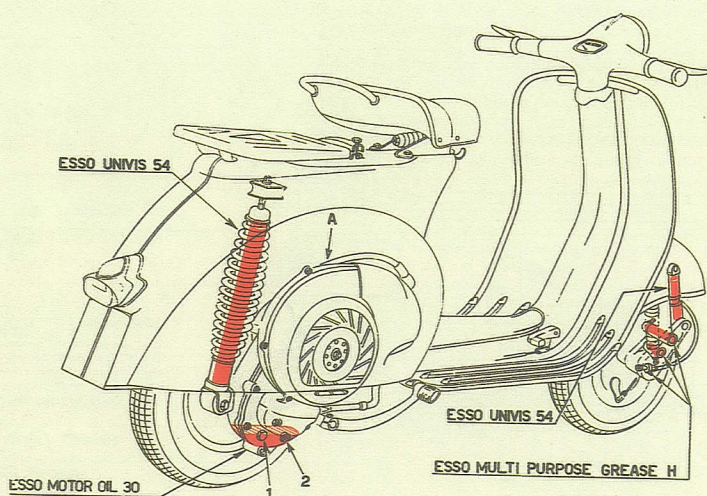
2 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

3 Schema impianto elettrico.

AVVERTENZA:

Una particolarità dell'impianto è quella di avere tutti i carichi (lampade e avvisatore acustico) collegati **in serie** rispetto alle bobine del volano, mentre i dispositivi di commutazione sono in **derivazione** rispetto ad essi; pertanto l'accensione delle luci ed il funzionamento dell'avvisatore acustico avvengono **per apertura** (anzichè per chiusura) dei relativi contatti di comando.

1962
125
VNB4

Colore:
Grigio chiaro
Codice Max Meyer:
1.298.8707
Copriventola
Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983

Antiruggine:
Nocciola
Codice Max Meyer:
3000M

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VNB4T 0903396
(inizio produzione)
VNB4T 0136485
(fine produzione)

A - (Apertura max) = 0,3÷0,5 mm.

Registrazione apertura puntine platinate.

A: Motore lubrificato dalla miscela ESSO MIX al 2% - 1. Tappo carico olio - 2. Tappo di scarico.

Lubrificazione.

1962

Vespa **160GS**

1962

Motore

Motore di concezione completamente nuova, con la traversa motore incorporata nel carter. L'alesaggio è 58 mm e la corsa è 60 mm, per una cilindrata di 158,53, il rapporto di compressione è 1:7,3. Monta un albero motore molto robusto con cuscinetto lato volano a rulli, e cuscinetto lato frizione a sfere lubrificato dall'olio cambio. La frizione, come il parastrappi, è di grandi dimensioni. Il carburatore di nuovo modello situato sopra il cilindro è del tipo automobilistico con farfalla a ghigliottina ed è un Dellorto SI27/23 con starter incorporato (è la prima volta). Il filtro dell'aria è rotondo in fusione di alluminio a forma di "periscopio", collegato al telaio da un soffietto in gomma. Miscela olio/benzina 5 %.

Il volano ha la caratteristica di essere smontabile tramite tre bulloni favorendo così la registrazione dei contatti (vedi figura 4 pag. 118). L'accensione è a spinterogeno.

La marmitta molto ampia ha un incavo passaruota.
La cuffia copricilindro, come il depuratore, sono verniciati in nero raggrinzante.

Telaio
Completamente nuovo, ha la sospensione anteriore con molla e ammortizzatore incorporato.
Nuovo disegno anche per i tamburi freni con cerchi simmetrici, le due sacche sono asportabili, e hanno un nuovo sistema di aggancio. Novità: la sacca sinistra racchiude la ruota di scorta con al centro la batteria di forma quadrata e il relativo raddrizzatore. Un semiguscio in lamiera verniciato color alluminio fissato da un bullone centrale copre la parte inferiore della ruota.
Nella parte posteriore, sotto il "sellone" grigio chiaro di nuova forma, è ricavato un bauletto porta attrezzi con sportello a chiave, una soluzione adottata unicamente in questo modello. Il porta targa, fornito di

1962

serie, è in alluminio stampato.

Il fanale posteriore è identico a quello montato sul VS5, così come il manubrio e i relativi comandi.

Unica la serratura bloccasterzo.

Il tappetino centrale ha la stessa forma dei modelli di cilindrata inferiore.

Il parafango e le sacche laterali hanno un motivo stampato e arrotondato con relativi profili in alluminio anticorodal.

Il parafango è costituito da due semigusci saldati al centro, con bordatura di rinforzo nella parte inferiore, al centro c'è la crestina in alluminio lucidato.

Trattamenti galvanici

Cromatura: ghiere faro, claxon, serratura sportello porta attrezzi, fanalino posteriore.

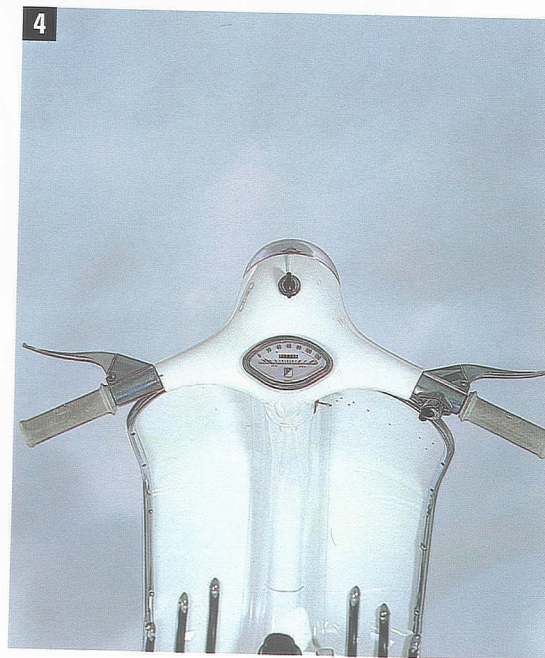
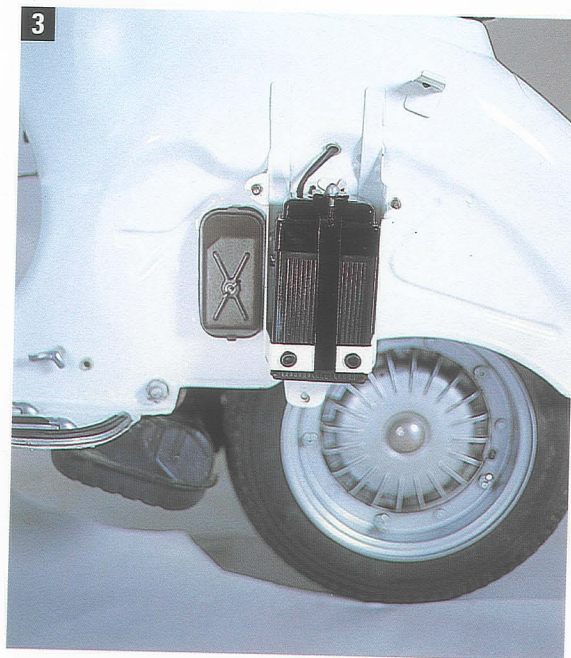
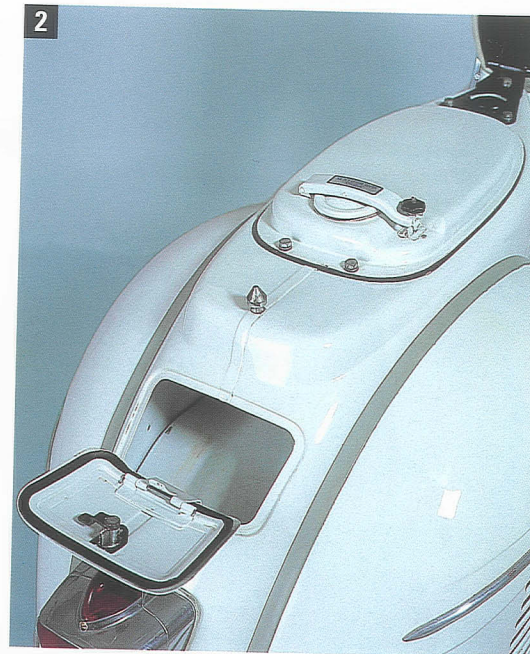
Nichelatura opaca: bloccasterzo.

Lucidatura a specchio: manicotti manubrio, leve freno/frizione, messa in moto, pedale freno, fregi sacche e parafango.

1 "Sellone" grigio chiaro e particolare del bauletto porta attrezzi chiuso.

2 Serbatoio rialzato e bauletto aperto.

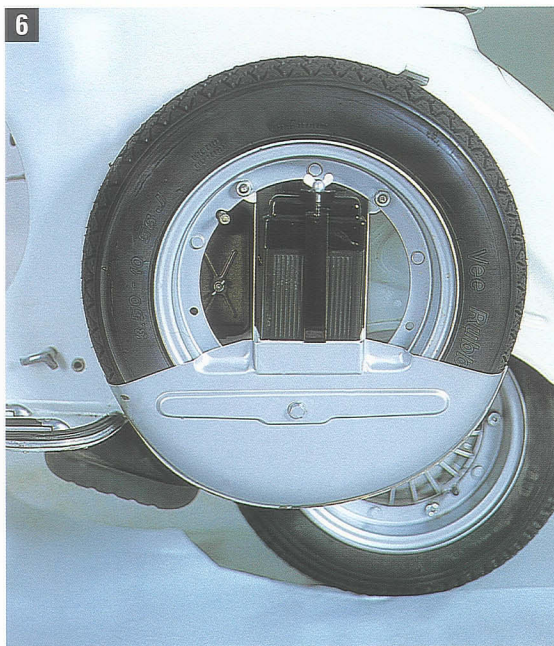
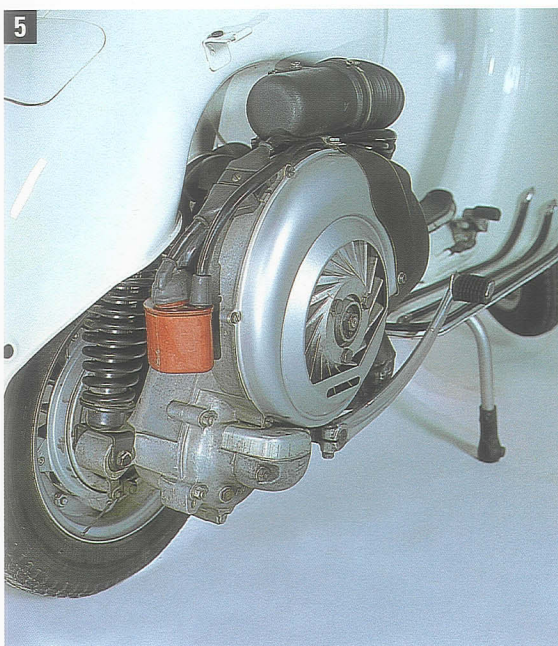
3 Vista della batteria, del raddrizzatore e del tamburo ruota posteriore.

4 Manubrio e comandi.

160GS

Zincatura: cavalletto e staffe, molla sospensione anteriore, dadi cerchi ruote, tutta la bulloneria esterna.

Fosfatizzazione: molla e ammortizzatore posteriore, bulloneria motore, molla cavalletto, coperchio raddrizzatore.

Il numero del telaio è posizionato nella parte posteriore destra all'altezza dell'ammortizzatore.

Il numero del motore è sulla traversa nella parte anteriore all'altezza del tubo di scarico.

5 Motore visto da dietro.

6 Ruota di scorta con copriruota.

7 Vista laterale del motore con in vista il filtro dell'aria.

8 Nuovo sistema di sospensione anteriore.

1962

Caratteristiche

Mod. I.G.M. 405

PIAGGIO

PIAGGIO & C. S. p. A.
GENOVA

MOTOCICLO
VESPA G. S. MOD. VSB

ANNO
1961

Omologato dal Ministero dei Trasporti - Ispettorato Generale Motorizzazione Civile e T. C - Certificato n. 2323 OM in data 7 Novembre 1961.
È autorizzato il rilascio della dichiarazione di conformità di cui all'art. 53 del T. U. 15. 6. 1959 n. 393.

* N.B. - Il rilascio della prima dichiarazione di conformità è avvenuto con il veicolo avente il n. VSB 1T 001001 di telaio.
L'ultima dichiarazione di conformità si riferisce al veicolo avente il n. di telaio.
(Verrà reso noto a produzione ultimata).

PUNZONATURA (caratteri e grandezza al vero)

Posizione stampigliatura sulla scocca

IGM2323OM
VSB1T
☆0123456789☆
(* vedere N.B.)

TIPO DELLA STRUTTURA: a scocca portante.
Posti n. 2 (compreso il conducente).
Il poggiapiedi è costituito dalla pedana.

DIMENSIONI

Lunghezza max	m. 1,795
Larghezza max	m. 0,710
• Passo (a scarico)	m. 1,220
Altezza max	m. 1,045

PESI

Tara (Kg. 111 + Kg. 70 conducente) . . . . . Kg. 181
N.B. - Il peso sulla ruota post. non deve superare Kg. 200.

SOSPENSIONI: molle elicoidali; dispositivi elastici (in gomma); ammortizzatori idraulici a doppio effetto.

RUOTE con cerchio da 2.45"

Pneumatici { anteriore : 3.50 10" / posteriore: 3.50 - 10"

FRENI v. retro.

IMPIANTO ELETTRICO
Magnete volano: Volt 6 - Watt 35
Batteria : Volt 6 - Ah 12
Dispositivi illuminazione e segnalazione: proiettore Ø 115; lampade 6 V - 25/25 W; 6 V - 3 W.
Fanale posteriore (a luce rossa con luce di posizione, indicatore d'arresto e luce targa): lampade 6 V - 3 W; 6 V - 10 W; catadiottro posteriore.
Avvisatore acustico situato sul copristerzo (ved freccia).

MOTORE

• Denominazione:	VSB 1 M
• Funzionamento:	a ciclo Otto, con miscela benzina-olio.
• Tempi	n. 2
• Cilindri	n. 1
• Diametro	mm. 58
• Corsa	mm. 60
• Cilindrata totale	cmc. 158,53
Potenza fiscale	Cv. 3
Rapporto di compressione	7,3
• Potenza max effettiva I. G. M.	Cv. 8,9 a giri/1' 6500

RAFFREDDAMENTO: ad aria forzata con ventilatore centrifugo.
FRIZIONE: a dischi multipli.
CAMBIO DI VELOCITÀ E TRASMISSIONI:
n. 4 marce con comando sul manubrio sul lato sinistro.
• Trasmissione primaria: motore - cambio. z: 22/67 = 1: 3,045

Cambio di velocità:		
prima	z: 12/58	= 1: 4,833
seconda	z: 16/54	= 1: 3.375
terza	z: 20/50	= 1: 2,500
quarta	z: 24/46	= 1: 1,916

Velocità calcolata al n° giri di massima potenza Km/h 85,84
Rapporto totale motore - ruota = 1: 5,8371
TRASMISSIONE (tipo): meccanica ad ingranaggi sempre in presa.

PRESTAZIONI			
partenza da fermo	col solo pilota	sec. 44,85	Km/h 80,4
	con due persone	sec. 50,80	Km/h 71,2
lanciato	col solo pilota	sec. 34,85	Km/h 103
	con due persone	sec. 41,10	Km/h 87,3
Velocità max effettiva	norme CUNA		Km/h 103
	con due persone		Km/h 87,3
Consumo	con una persona (norme CUNA)		l/100 Km: 2,61
	con due persone (norme CUNA)		l/100 Km: 2,92

SERBATOIO: capacità totale litri 9 di miscela benzina - olio.
SILENZIATORE: (v. retro).

• Caratteristiche essenziali la cui modifica comporta la necessità di una nuova omologazione (art. 225 del D.P.R. 30 - 6 - 1959 n. 420).

160GS

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

1

1. Comando frizione abbinato al comando cambio - 2. Commutatore a 5 posizioni e interruttore di accensione - 3. Leva freno anteriore - 4. Manopola comando gas - 5. Deviatore luci con pulsante per clacson - 6. Ceppi freno anteriore - 7. Pedale freno posteriore - 8. Pedale avviamento - 9. Settore cambio - 10. Ceppi freno posteriore - 11. Frizione - 12. Depuratore e carburatore - 13. Comando dispositivo «starter» - 14. Rubinetto miscela.

2

3

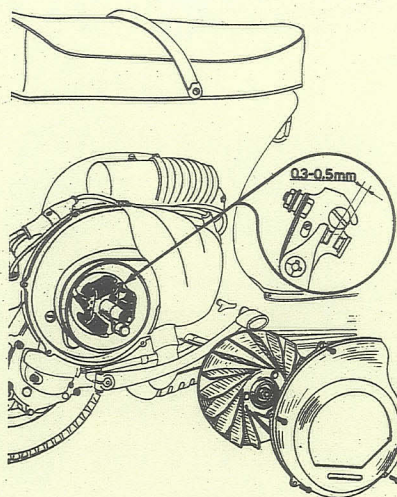
1962
160GS

Colore:
Grigio Biacca
Codice Max Meyer:
1.298.8714
Cerchi ruote, copriventola, copriruota di scorta e mozzo anteriore
Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983

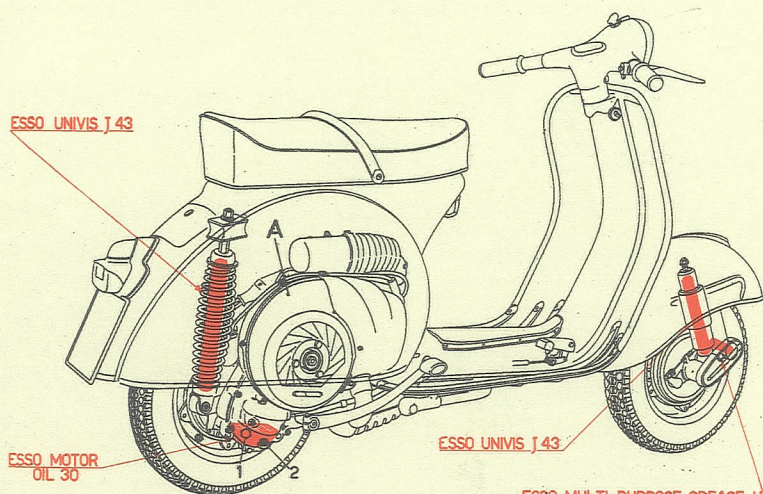
Antiruggine:
Nocciola
Codice Max Meyer:
3000M

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VSB1T 001001
(inizio produzione)
VSB1T 0029970
(fine produzione)

4

Registrazione apertura puntine platinate (da 0,3 mm a 0,5 mm).

5

Lubrificazione.

1963
Vespa **160GS**

1963 1964

Motore
Come il modello precedente. Cambia la scatola del filtro aria che è di tipo piatto in fusione di alluminio.

Telaio
Sparisce la sacca porta attrezzi posteriore e viene montato dietro lo scudo anteriore un ampio bauletto a chiave con forme arrotondate che richiamano la linea del mezzo. Il sellone di colore nero opaco cambia forma rispetto al modello precedente.

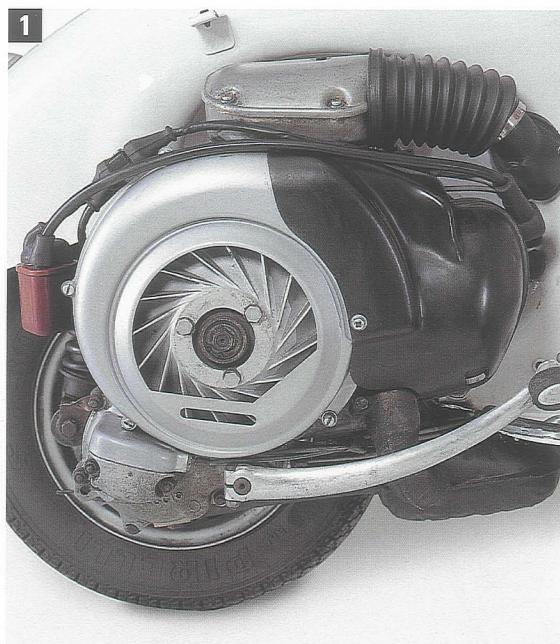
Trattamenti galvanici
Come la serie precedente
La posizione del numero telaio e del numero motore come la serie precedente.

160GS

1963
1964

1 Motore con nuovo depuratore.

2 Vista dall'alto del manubrio con nuovo bauletto anteriore.

3 Particolare del telaio posteriore con scocca squadrata per alloggiare la targa.

160GS

Esploso del motore 160GS 1962.

1963
1964

Caratteristiche

Telaio:	a guscio, in lamiera di acciaio stampata a forma aperta e carenata
Sospensione ruote:	la sospensione anteriore è realizzata da un dispositivo elastico con ammortizzatore idraulico a doppio effetto e molla elicoidale coassiali. La sospensione posteriore è munita di molla biconica elicoidale a flessibilità variabile ed ammortizzatore idraulico a doppio effetto coassiale
Motore:	a due tempi con distribuzione a luci incrociate, pistone a testa piatta
Alesaggio:	mm 58
Corsa:	mm 60
Cilindrata:	cm^3 158,53
Rapporto di compressione:	1/7,3
Trasmissione:	il motore comanda direttamente la ruota posteriore attraverso frizione, ingranaggio elastico, ingranaggi del cambio
Messa in moto:	con leva a pedale sulla destra della moto, agente sull'ingranaggio multiplo del cambio
Cambio di marcia:	a quattro velocità con ingranaggi sempre in presa. Comando a manopola girevole abbinato alla leva della frizione e disposto sull'estremità sinistra del manubrio
Frizione:	a dischi multipli in acciaio con materiale frizionante sui dischi conduttori. Comando a mezzo leva sull'estremità sinistra del manubrio e trasmissione flessibile registrabile
Accensione:	a batteria; interruttore d'accensione comandato mediante chiave sul commutatore posto sopra il proiettore
Illuminazione:	l'energia elettrica per i dispositivi dell'impianto di illuminazione e segnalazione è fornita in c.a. e c.c. come segue: sono alimentati in c.a. direttamente dal volano magnete a 6 poli (tensione nominale d'impianto 6 V) le luci abb. e anabb., e la luce rossa posteriore. Sono alimentate in c.c. da una batteria 6V-12Ah, caricata dal volano magnete a mezzo di apposito raddrizzatore metallico, le luci di posizione ant. e post., l'avvisatore acustico e la luce d'arresto. Per l'illuminazione del contachilometri è prevista un'apposita lampada 6 V-0,6 W che può essere alimentata in c.a. e in c.c. Il proiettore ant., ø115, incorporato nel manubrio, è munito di lampada biluce da 25/25 W (abb. e anabb.) e di lampada da 3 W (luce di città e di posizione). Il fanalino post., munito di trasparente rosso che ha anche la sede del catarifrangente, è dotato di lampada da 3W (per la luce rossa post., luce di posizione e luce targa) e di lampada da 10 W per la luce d'arresto
Freni:	ad espansione con comando flessibile: quello anteriore manovrabile a mano con leva sull'estremità destra del manubrio; quello posteriore manovrabile con pedale (sulla pedana destra), che aziona attraverso un apposito dispositivo (interruttore STOP) il segnale luminoso della luce d'arresto applicata sul fanalino posteriore
Ruote:	intercambiabili, hanno cerchioni stampati in lamiera di acciaio; esse sono fissate a mezzo di 5 viti prigioniere su tamburi portanti fusi. I pneumatici hanno dimensioni 3,50-10"
Serbatoio miscela:	serbatoio di capacità 9 l e dispositivo di riserva per l 1,8 circa - Rubinetto a tre vie (chiuso, aperto e riserva) e decantatore della miscela
Consumo:	l 2,8 per 100 Km
Velocità massima:	100 Km all'ora
Interasse ruote:	1220 mm
Larghezza max sul manubrio:	710 mm
Lunghezza max della moto:	1795 mm
Altezza max della moto:	1045 mm
Altezza minima pedana:	220 mm
Raggio di volta:	1400 mm
Peso totale a vuoto e con ruota di scorta:	110 Kg

160GS

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

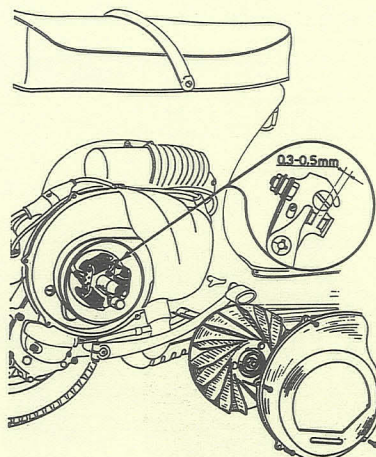
1963
1964
160GS

Colore:
Grigio biacca
Codice Max Meyer:
1.298.8714
Cerchi ruote, copriventola, copriruota di scorta e mozzo anteriore in alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983

Antiruggine:
Nocciola
Codice Max Meyer:
3000M

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VSB1 0029971
(inizio produzione)
VSB1 0061000
(fine produzione)

4

Registrazione apertura puntine platinate (da 0,3 mm a 0,5 mm).

5

Lubrificazione.

1963
Vespa **50**

1963

Motore
Completamente nuovo sia nella forma che nella disposizione, non ha più il cilindro orizzontale ma a 45° e la frizione ha grandi dimensioni e un nuovo disegno. Il cambio è a tre marce. La crociera incorpora il settore che agisce tramite due sfere compresse da una molla centrale. Il motore è oscillante su silentblock in gomma e montato come tutti i motori Piaggio.
Il carburatore è un Dellorto da 14 mm. ed è collegato al motore tramite un collettore d'aspirazione molto lungo. Il carburatore è posizionato all'interno del telaio.

Telaio
Il telaio è molto stretto ed è caratterizzato da sacche incorporate che ne fanno parte integrante. Un piccolo sportellino asportabile sul lato destro, permette l'accesso alla candela e al volano.
Il piccolo manubrio in fusione è aperto nella parte sottostante con la

predisposizione per il parabrezza. Il faro tondo di marca Siem è incorporato nel manubrio senza nessuna cornice; l'interruttore dei fari è cromato e come in tutti i ciclomotori ha soltanto la luce di posizione e anabbagliante.
Nella parte superiore del manubrio c'è un foro cilindrico chiuso da un tappo in plastica con lo stemma Piaggio in rilievo. Togliendo il tappo è possibile montare il contachilometri (accessorio).
La sospensione anteriore ha un unico ammortizzatore a tamponi di gomma con molla incorporata.
La ruota è da 9", sempre intercambiabile, è fissata al tamburo da 4 bulloni con serraggio conico, del tipo adottato sulle auto, la misura dei pneumatici è di 2 3/4 x 9. Il parafango è costituito da due semigusci con bordo al centro, come la scocca. I profili della pedana sono completamente in gomma e sono fissati alla stessa con piccoli cunei in gomma. Le due esterne sono fissate

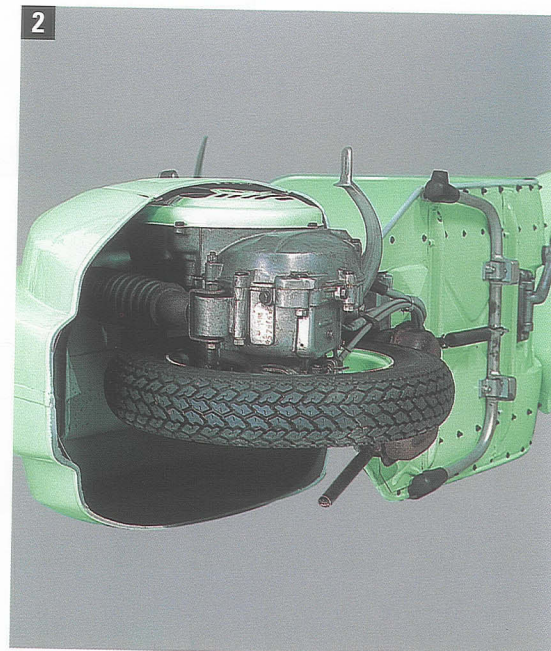
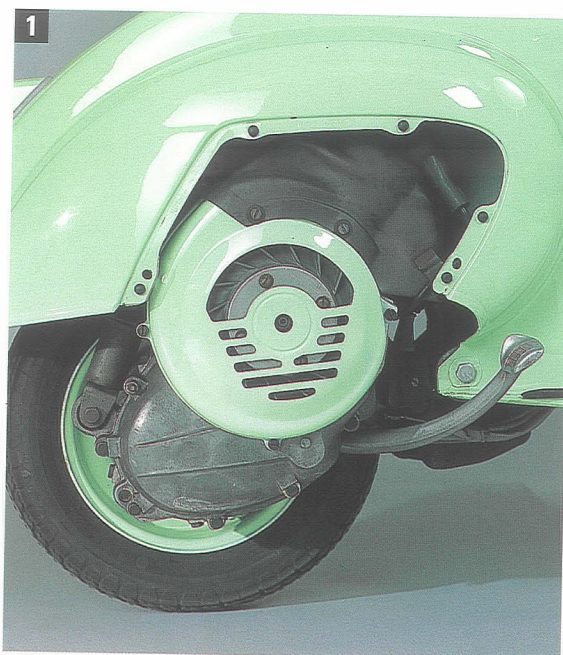
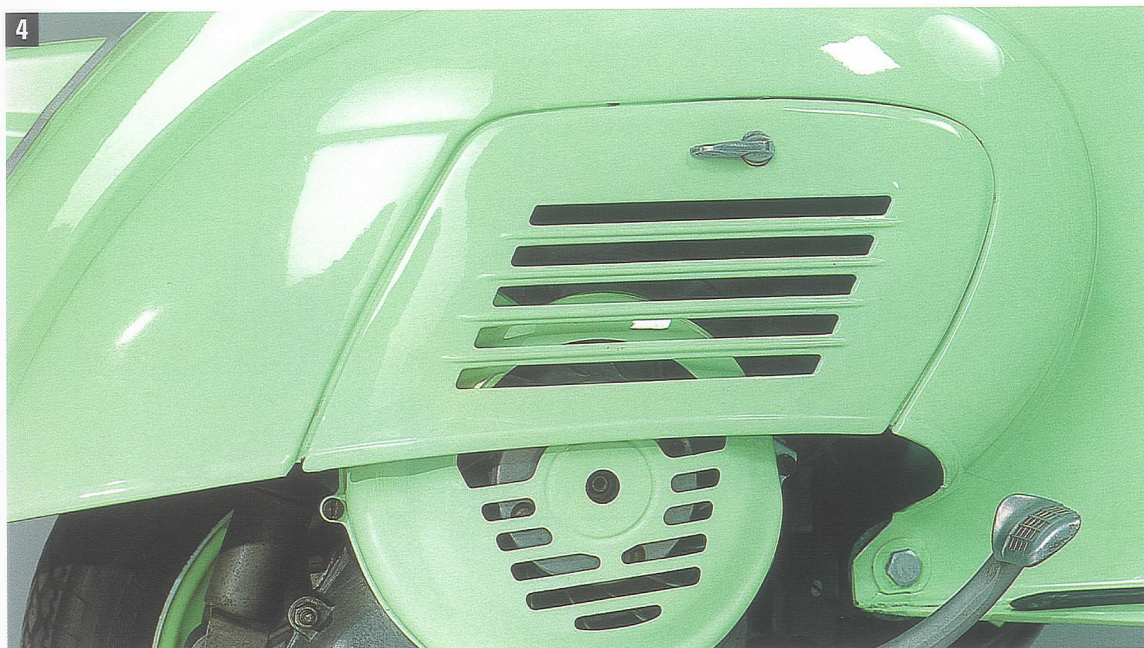
1963

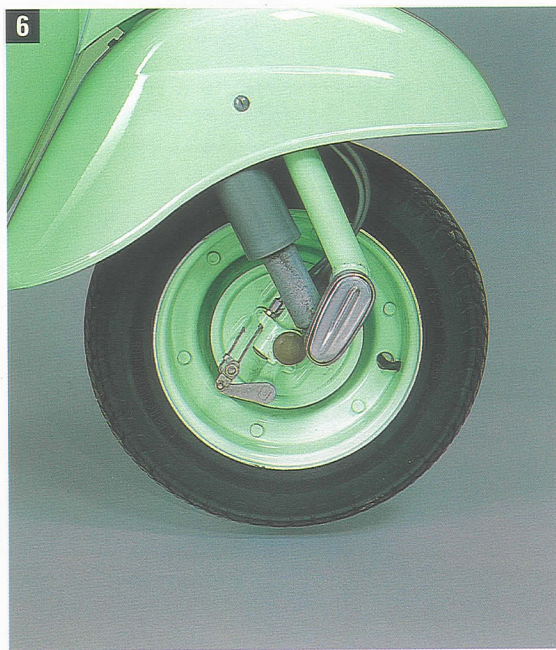
alle estremità con due rivetti incorporati nel profilo.
La scritta "Vespa 50", di spessore finissimo in alluminio autodesivo verniciato blu scuro, ha un corsivo nuovo. Nelle prime serie la scritta era in alluminio rivettata al telaio.
Lo scudetto Piaggio è in alluminio o serigrafato. Il fanalino posteriore Siem in fusione di alluminio è verniciato ed il trasparente ha il catadiottro incastonato.
La sella è fissata ad una piastra triangolare che fa anche da coperchio al contenitore porta attrezzi che è di plastica. Per accedere al carburatore si deve togliere il portaoggetti. Il portapacchi è formato da un profilo in lamiera stampata che segue il disegno del serbatoio. Questo modello è l'ultimo progetto riconducibile all'Ing. Corradino D'Ascanio.

Trattamenti galvanici
Cromatura: riparo copripolvere serratura, claxon.

1 Motore senza sportellino con copriventola verniciata.

2 Vista del complesso ruota-motore posteriore

3 Vista sella con coprivano porta attrezzi.

Lucidatura a specchio: leve freno/frizione, coprimozzo anteriore.
Zincatura: cavalletto e staffe, viti leva freno e frizione, dadi cerchi ruote, tutta la bulloneria esterna.
Fosfatizzazione: molle e bullone ammortizzatore posteriore, molla cavalletto, copricilindro.
Alluminio grezzo: pedale freno posteriore e leva messa in moto
Il numero del motore è situato nella parte posteriore del motore all'altezza dell'attacco ammortizzatore; il numero del telaio nel vano sportello motore.

4 Vista dello sportellino coprimotore chiuso.

5 Particolare del fanalino posteriore.

6 Sospensione anteriore.

1963

Caratteristiche

Mod. I.G.M. 405

PIAGGIO & C. S.p.A.
GENOVA

CICLOMOTORE a due ruote
"VESPA 50 MOD. V5A"

ANNO 1963

Aggiornato al mese di Aprile 1968

Omologato dal Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile - Ispettorato Generale Motorizzazione Civile e T. C. - Certificato n. 3308 OM in data 10 Settembre 1963.
È autorizzato il rilascio della dichiarazione di conformità di cui all'art. 53 del T. U. 15. 6. 1959 n. 393.

* TIPO DELLA STRUTTURA: a scocca portante.

Posti n. 1.
Il poggiapiedi è costituito dalla pedana.

DIMENSIONI

Lunghezza max . . . . m. 1,630
Larghezza max . . . . m. 0,610
* Passo (a scarico) . . . . m. 1,155
Altezza max . . . . m. 0,980

PESI

Peso a vuoto (Kg. 70,5 + Kg. 70 conducente) = Kg. 140,5

SOSPENSIONI: anteriore ad elementi in gomma; posteriore a molla elicoidale ed ammortizzatore idraulico.

RUOTE con cerchio da 1,75 - 9".

Pneumatici { anteriore: 2, 3/4 - 9" ; posteriore: 2, 3/4 - 9"

* FRENI v. retro.

IMPIANTO ELETTRICO

Magnete volano: Volt 6 - Watt 20.

Dispositivi illuminazione e segnalazione: proiettore Ø 105 mm; lampade 15 W - 6 V e 15 W - 6 V.

Fanale posteriore (a luce rossa, con luce di posizione): lampada 6 V - 5 W; catadiottro posteriore.

Avvisatore acustico situato sul copristerzo.

MOTORE

* Denominazione: . . . . V5A 1 M
* Funzionamento: a ciclo Otto, a miscela benzina-olio.
* Tempi . . . . n. 2
* Cilindri . . . . n. 1
* Diametro . . . . mm. 38,4
* Corsa . . . . mm. 43
* Cilindrata totale . . . . cmc. 49,77
Rapporto di compressione 7,2
* Potenza max effettiva IGM. . . . . . { Cv. 1,45 ; a giri/1' 4500

RAFFREDDAMENTO: ad aria forzata, con ventilatore centrifugo.

FRIZIONE: a dischi multipli.

CAMBIO DI VELOCITÀ E TRASMISSIONI
N°. 3 marce con comando sul manubrio sul lato sinistro.
* Trasmissione primaria: motore - cambio 18/67.

Cambio di velocità:			Rapp. totali
	prima	z: 10/60	22,33
	seconda	z: 16/54	12,56
	terza	z: 22/47	7,95

* Velocità calcolata al n° giri di massima potenza: Km/h 38,6
Rapporto totale motore - ruota = 1/7,95

TRASMISSIONE (tipo): meccanica, ad ingranaggi sempre in presa.

PRESTAZIONI: 1 Km. { partenza da fermo . . Km./h 37,4 ; lanciato . . . . . . Km./h 39,5
consumo . . . . l/100 Km. 1,48

SERBATOIO: capacità totale litri 5,2 di miscela benzina-olio.
SILENZIATORE: (v. retro).

* Caratteristiche essenziali la cui modifica comporta la necessità di una nuova omologazione (art. 225 del D.P.R. 30-6-1959 n. 420).

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Installazione impianto elettrico sulla moto.

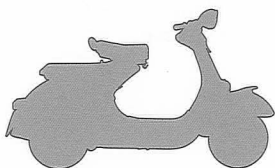
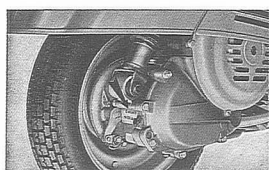
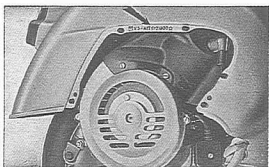
3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

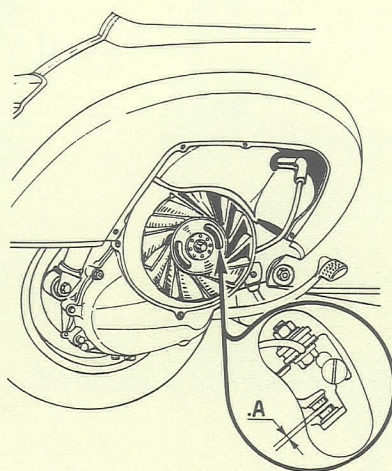
Figg. 19 - 20 - Installazione impianto elettrico sulla moto (fig. di pag. 36) e schema dei collegamenti (fig. della presente pagina).

Fig. 21 - Posizioni del commutatore

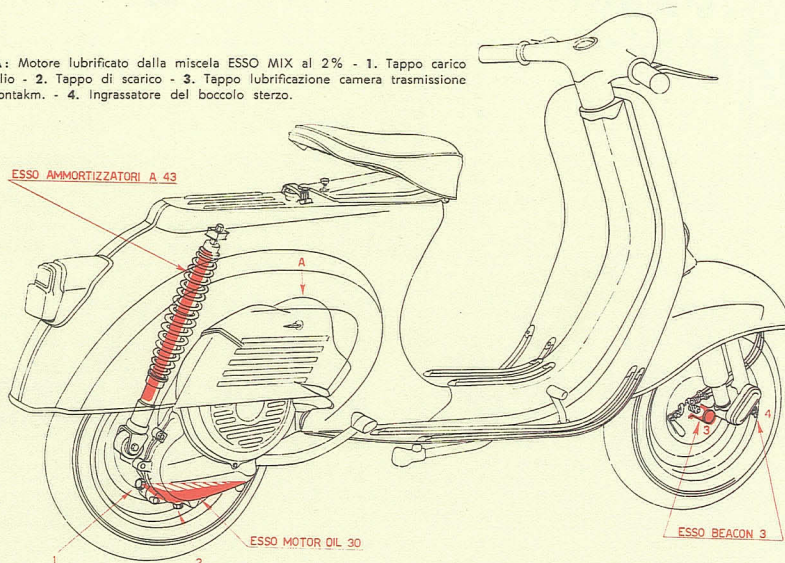
0. Tutto spento - **1.** Luci del proiettore e fanalino - **A.** Deviatore per luci proiettore - **B.** Pulsante per clacson - **M.** Pulsante di massa.

1963
50

Colore:
Verde
Codice Max Meyer:
1.298.6301

Antiruggine:
Grigio
Codice Max Meyer:
8012M

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
V5A1T 1001
(inizio produzione)
V5A1T 6960
(fine produzione)

4

Registrazione apertura puntine platinate (da 0,3 mm a 0,5 mm).

5

Lubrificazione.

1963
Vespa **90**

1963

Motore
Il motore è derivato dalla Vespa 50 V5A1. Cambiano alesaggio e corsa: rispettivamente 47 mm e 51 mm per una cilindrata totale di 88,5 cc. Rapporti del cambio adeguati.

Telaio
Le ruote sono da 10" e i cerchi hanno la stessa linea del modello 50.
Il bordo scudo è in alluminio anticorodal. I profili e i puntalini della pedana sono in alluminio con gomma.
Nel manubrio che è lo stesso della Vespa 50, è di serie il contachilometri Veglia, a forma rotonda con fondo bianco e stemma Piaggio.
L'ammortizzatore anteriore è rinforzato e del tipo idraulico a doppio effetto.
La scritta "Vespa 90", come quella della Vespa 50, è blu scuro (nelle prime serie era rivettata allo scudo).

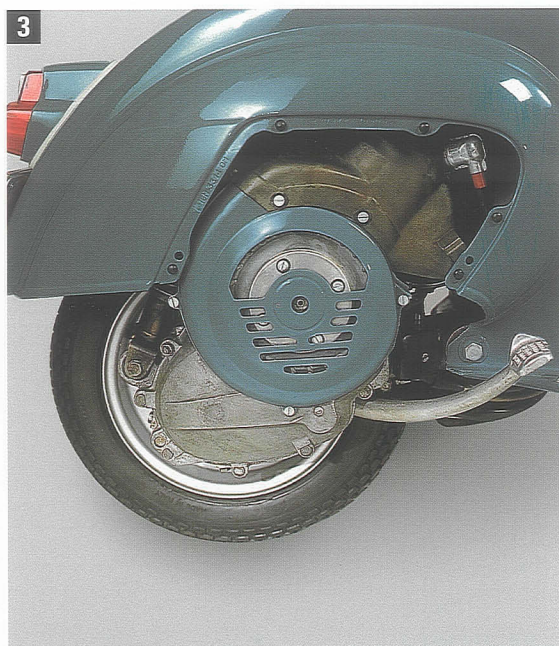
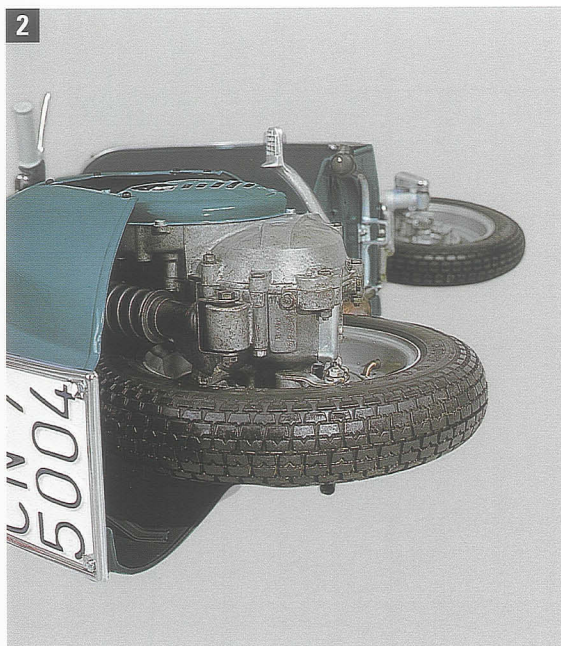
La sella di colore blu scuro è dotata di maniglia passeggero in tinta.
Lo stesso veicolo poteva essere fornito con sella biposto come optional.
Il fanalino posteriore è uguale a quello della Vespa 50, ha però dimensioni maggiori e incorpora la luce stop.
Il piantone sterzo e il copriventola sono verniciati dello stesso colore della Vespa.

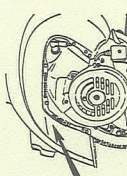
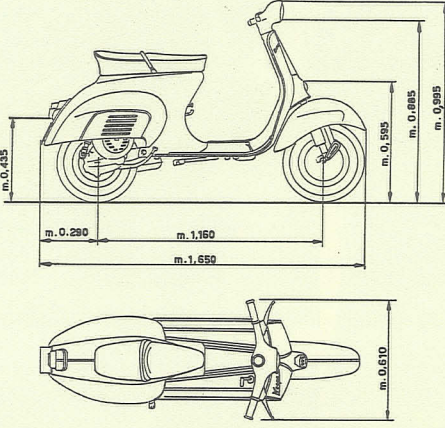
Trattamenti galvanici

Sono uguali al modello 50 dello stesso anno. Il numero del telaio e il numero di motore sono nelle stesse posizioni della Vespa 50.

1963

1 Vista 3/4 anteriore con sella biposto.

1

2 Particolare posteriore del motore.

3 Vista laterale del motore con coprivolano verniciato.

4 Vista della sella con maniglia passeggero e coprivano porta attrezzi.

5 Particolare della sospensione anteriore.

1963

Caratteristiche

Mod. I.G.M. 405

PIAGGIO & C. S. p. A.
GENOVA

MOTOCICLO
"VESPA 90 MOD. V9A„

ANNO
1963

Aggiornato al mese di Giugno 1965

Omologato dal Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile - Ispettorato Generale Motorizzazione Civile e T. C. - Certificato n. 3314 OM in data 13 Settembre 1963.
È autorizzato il rilascio della dichiarazione di conformità di cui all'art. 53 del T. U. 15. 6. 1959 n. 393.

PUNZONATURA (caratteri e grandezza al vero)

* TIPO DELLA STRUTTURA: a scocca portante.
Posti n. 2 (compreso il conducente).
Il poggiapiedi è costituito dalla pedana.

DIMENSIONI
Lunghezza max . . . . m. 1,650
Larghezza max . . . . m. 0,610
* Passo (a scarico) . . . . m. 1,160
Altezza max . . . . m. 0,995

PESI
Peso a vuoto (Kg. 74,5 + Kg. 70 conducente) = Kg. 144,5
* Peso complessivo (2 persone) = Kg. 214,5

SOSPENSIONI: molle elicoidali ed ammortizzatori idraulici a doppio effetto.
RUOTE con cerchio da 2.10".
Pneumatici { anteriore: 3.00 - 10" ; posteriore: 3.00 - 10"
* FRENI v. retro.

IMPIANTO ELETTRICO
Magnete volano: Volt 6 - Watt 30
Dispositivi illuminazione e segnalazione: proiettore Ø 105 mm.; lampade 6 V - 25/25 W e 6 V - 5 W.
Fanale posteriore (a luce rossa, con luce di posizione, indicatore d'arresto e luce targa): lampade 6 V - 5 W, 6 V - 10 W; catadiottro posteriore.
Avvisatore acustico situato sul copristerzo

MOTORE
* Denominazione: . . . . V9A 1 M
* Funzionamento: a ciclo Otto, a miscela benzina-olio.
* Tempi . . . . n. 2
* Cilindri . . . . n. 1
* Diametro . . . . mm. 47
* Corsa . . . . mm. 51
* Cilindrata totale . . . . cmc. 88,5
Potenza fiscale. . . . . Cv. 2
Rapporto di compressione 7,2
* Potenza max effettiva . . . . { Cv. 3,6 a giri/1' 5250

RAFFREDDAMENTO: ad aria forzata, con ventilatore centrifugo.
FRIZIONE: a dischi multipli.
CAMBIO DI VELOCITÀ E TRASMISSIONI:
N. 3 marce con comando sul manubrio sul lato sinistro.
* Trasmissione primaria: motore - cambio 22/63.

Cambio di velocità:			Rapp. totali
	prima	z: 10/60	17,18
	seconda	z: 16/54	9,66
	terza	z: 22/47	6,12

* Velocità calcolata al n° giri di massima potenza: Km/h 64,6
Rapporto totale motore - ruota = 1 / 6,12
TRASMISSIONE (tipo): meccanica ad ingranaggi sempre in presa.

PRESTAZIONI: 1 Km.			
partenza da fermo	col solo pilota		Km/h 64,5
	con due persone		Km/h 57,7
lanciato	con due persone		Km/h 67,5
	norme CUNA		Km/h 69,2
Consumo	con una persona	norme CUNA	l/100 Km: 1,76
	con due persone		l/100 Km: 2,02

SERBATOIO: capacità totale litri 5,2 di miscela benzina-olio.
SILENZIATORE: (v. retro).

* Caratteristiche essenziali la cui modifica comporta la necessità di una nuova omologazione (art. 225 del D.P.R. 30-6-1959 n. 420).

90

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Installazione impianto elettrico sulla moto.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

1

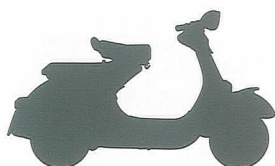
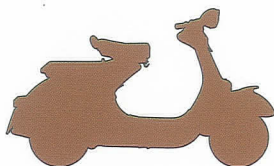
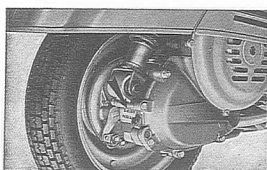
2

3

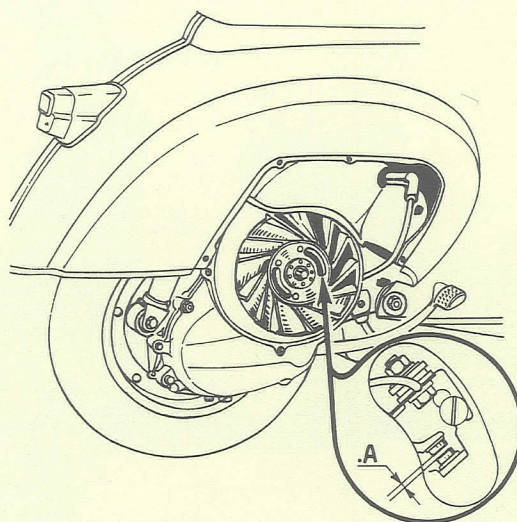
Figg. 19 - 20 - Installazione impianto elettrico sulla moto (fig. di pag. 36) e schema dei collegamenti (fig. della presente pagina).

Fig. 21 - Posizioni del commutatore

0. Tutto spento - 1. Luci di posizione anter. e poster. - 2. Luci del proiettore e fanalino posteriore - A. Deviatore per luci proiettore - B. Pulsante per clacson - M. Pulsante di massa.

1963
90

Colore:
Blu
Codice Max Meyer:
1.298.7220
Ruote e mozzo anteriore
Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer
1.268.0983

Antiruggine:
Nocciola
Codice Max Meyer:
3000M

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
V9A1T 1001
(inizio produzione)
V9A1T 25000
(fine produzione)

Registrazione apertura puntine platinate

Lubrificazione.

1963

Vespa 125

1963

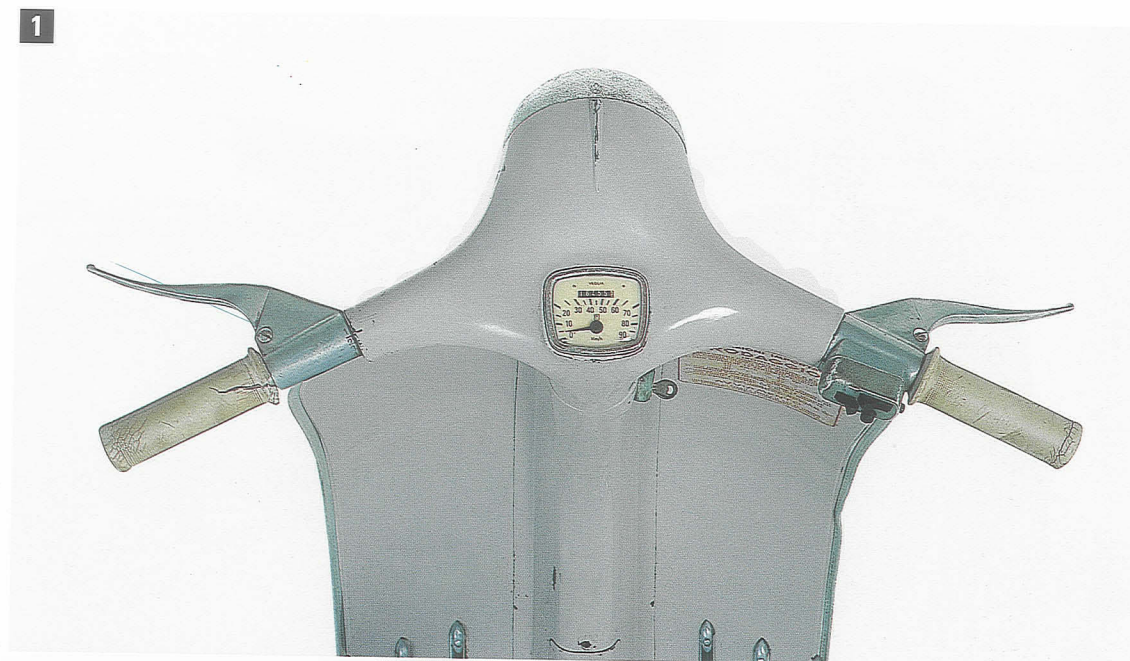
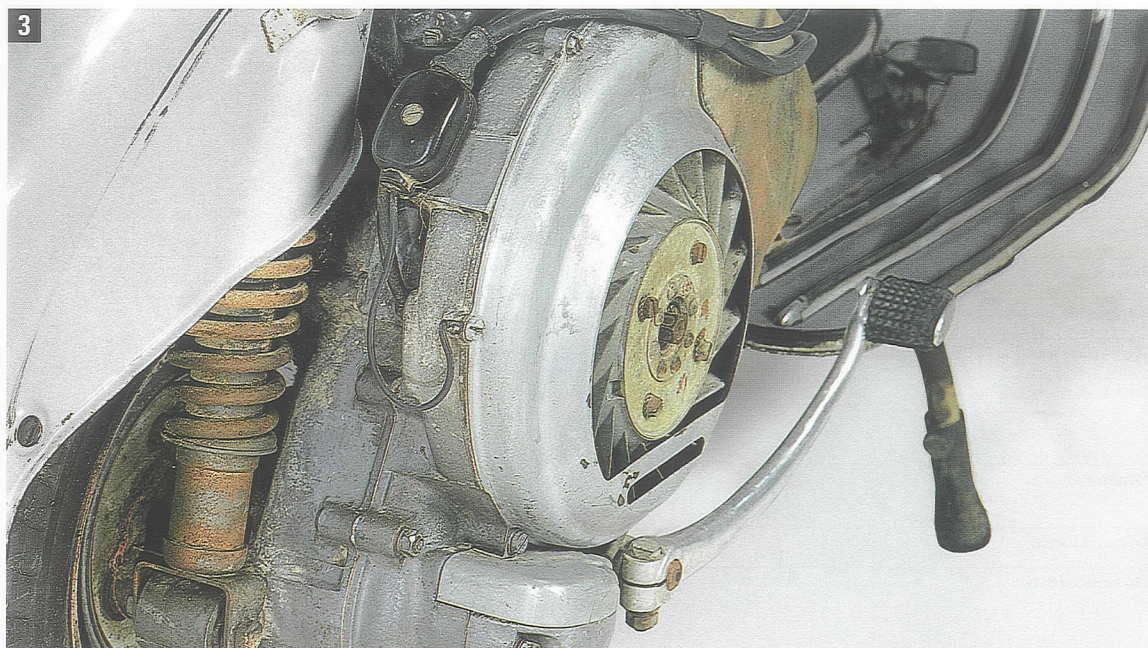
Motore
Caratteristiche identiche alla VNB4 del 1962. Unica novità: viene montato il cambio a 4 marce.

Telaio
Identico alla VNB4 del 1962.

Trattamenti galvanici
Sono gli stessi della VNB4 del 1962. Il numero del motore e il numero del telaio sono nelle stesse posizioni dei modelli precedenti.

1963

1 Vista del manubrio con inserimento della quarta marcia.

2 Vista della parte interna dello scudo anteriore con la decalcomania che prescrive le norme di rodaggio.

3 Vista 3/4 posteriore del motore.

4 Vista laterale del motore.

1963

Caratteristiche

Telaio:	a guscio, in lamiera di acciaio stampata a forma aperta e carenata
Sospensione ruote:	sospensioni anteriore e posteriore a molla elicoidale ed ammortizzatori idraulici a doppio effetto.
Motore:	a due tempi con distribuzione "rotante", cioè con ammissione regolata direttamente dall'albero motore
Alesaggio:	mm 52,5
Corsa:	mm 57
Cilindrata:	cm^3 123,4
Rapporto di compressione:	1/7,2
Messa in moto:	con leva a pedale applicata sulla destra del veicolo
Cambio di marcia:	a 4 velocità con ingranaggi sempre in presa. Comando a manopola girevole abbinato alla leva della frizione (estremità sinistra del manubrio)
Frizione:	a dischi multipli. Comando a mezzo leva sull'estremità sinistra del manubrio e trasmissione flessibile registrabile
Accensione:	a mezzo di bobina A.T. del volano magnete
Illuminazione:	l'impianto elettrico è alimentato in corrente alternata (volano magnete a 6 poli; tensione nominale 6 V). I comandi (levette di commutazione e di deviazione, pulsanti per clacson e per massa motore) sono accentrati sul commutatore, posto sul lato destro del manubrio. I gruppi utilizzatori sono i seguenti: il proiettore anteriore, ø 115, con lampada biluce da 25/25 W (abb. e anabb.) e lampada da 5 W (luce di città). Il fanalino posteriore, con catarifrangente e lampade da 5 W (luce rossa e luce targa) e da 10 W (luce STOP, comandata dal pedale freno). Avvisatore acustico.
Freni:	ad espansione, con comando flessibile: a mano per l'anteriore (leva sull'estremità destra del manubrio); a pedale (sulla pedana destra) per il posteriore
Ruote:	intercambiabili, con cerchioni stampati in lamiera di acciaio, di ø 8", sui quali sono montati pneumatici 3,50-8"
Serbatoio miscela:	rubinetto a tre vie (chiuso, aperto e riserva)
Consumo:	1 l di miscela ogni 55 Km
Velocità massima:	75 Km all'ora
Interasse ruote:	1180 mm
Larghezza max sul manubrio:	655 mm
Lunghezza max della moto:	1745 mm
Altezza max della moto:	985 mm
Altezza minima da terra:	130 mm
Raggio di volta:	1500 mm
Peso totale a vuoto:	84 Kg

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

1

1. Comando frizione (leva) e cambio (manopola) - 2. Leva freno ant. - 3. Comando gas - 4. Commutatore - deviatore - 5. Ceppi freno ant. - 6. Pedale freno post. - 7. Leva avv.to - 8. Settore cambio - 9. Ceppi freno post. - 10. Frizione - 11. Carburatore e depuratore - 12. Comando dispositivo « starter » - 13. Rubinetto miscela.

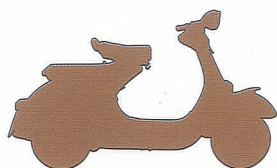
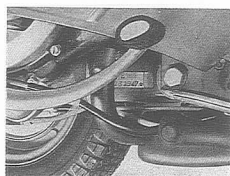
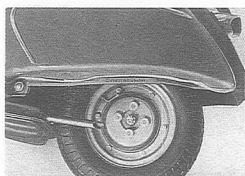
2

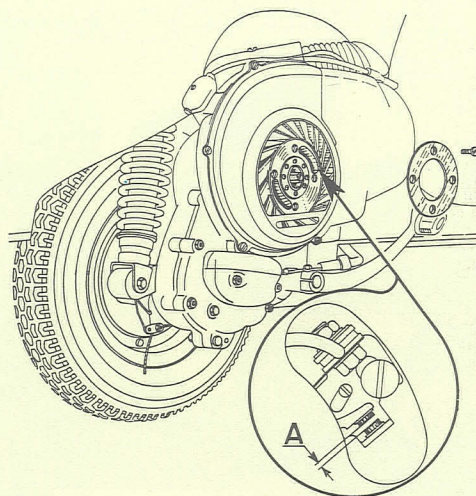
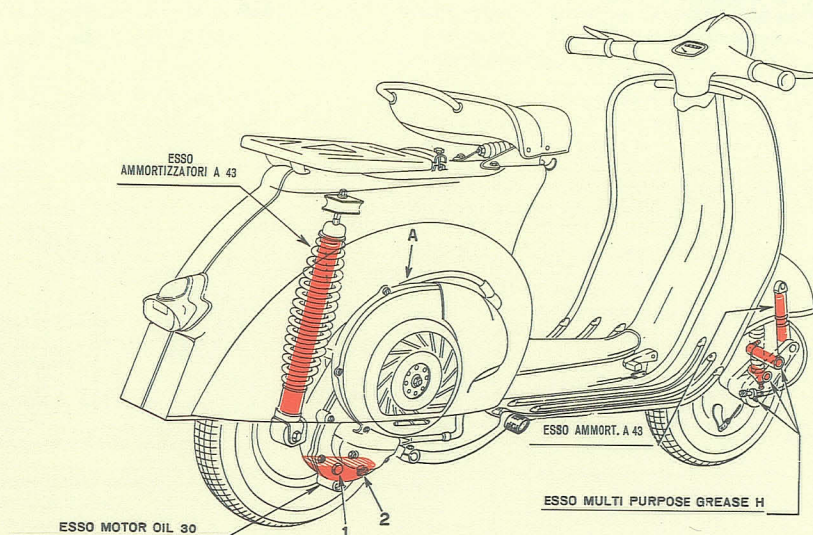
AVVERTENZA:

Una particolarità dell'impianto è quella di avere tutti i carichi (lampade e avvisatore acustico) collegati **in serie** rispetto alle bobine del volano, mentre i dispositivi di commutazione sono in **derivazione** rispetto ad essi; pertanto l'accensione delle luci ed il funzionamento dell'avvisatore acustico avvengono **per apertura** (anzichè per chiusura) dei relativi contatti di comando

3

1963
125

Colore:
Grigio ametista
Codice Max Meyer:
1.298.8710
Copriventola
Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983

Antiruggine:
Nocciola
Codice Max Meyer:
3000M

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VNB5T 1001
(inizio produzione)
VNB5T 043240
(fine produzione)

Registrazione apertura puntine platinate (tra 0,3 e 0,5 mm)

Lubrificazione.

1963
Vespa **150**

1963

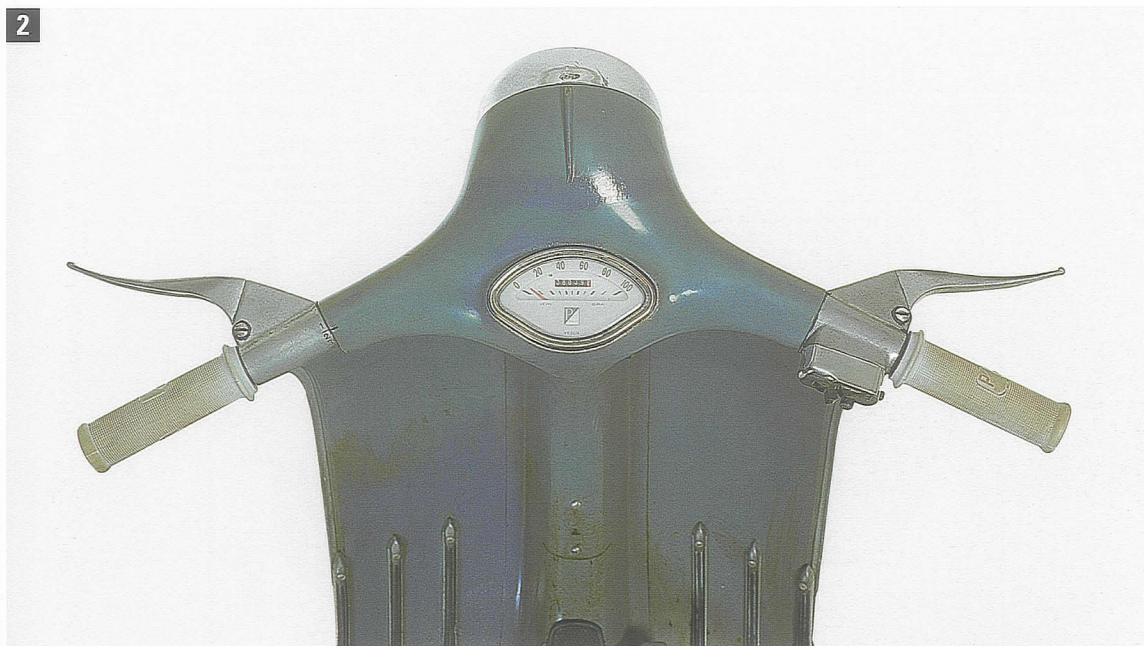
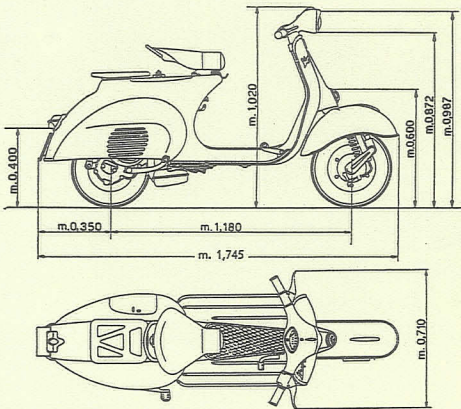
Motore
Identico al modello precedente. Cambia il carburatore che è un Dellorto SI 20/17C; successivamente, dal numero di telaio 31001 viene montato il carburatore Dellorto SI20/17D

Telaio
È uguale al modello VBB1 solamente che nella parte posteriore la Vespa diventa squadrata e predisposta per l'alloggiamento della targa.
I dadi e le colonnette porta ruota sono rinforzati, aumentando il diametro da 8 a 10 mm. Sparisce la ripresa sul dado.

In questo modello è modificato l'impianto elettrico: viene tolta la batteria e il claxon è a corrente alternata.
Il colore del veicolo è un pastello blu medio.
I profili della pedana hanno le stesse dimensioni di quelli montati sul 125.

Trattamenti galvanici
Sono gli stessi della VBB1.
Le posizioni del numero telaio e del numero motore sono come nella VBB1.

1963

1 Particolare della scocca posteriore più squadrata per l'alloggio della targa e vista dei nuovi dadi ruota.

2 Vista del manubrio con la nuova numerazione del contachilometri più piccola rispetto al modello VBB1.

3 Ruota di scorta, accessorio raramente montato posteriormente su questo modello. Il cuscino per passeggero e la pedana laterale fissata sulla sacca porta attrezzi non erano montati di serie.

1963

Caratteristiche

Mod. I. G. M. 405

PIAGGIO & C. S. p. A.
GENOVA

MOTOCICLO

VESPA 150 / VBB (vedere pag. 4)

ANNO
1960
Per la serie successiva vedere pagine seguenti.

Omologato dal Ministero dei Trasporti - Ispettorato Generale Motorizzazione Civile e T. C. - Certificato n. 1380 OM in data 6 ottobre 1960.
È autorizzato il rilascio della dichiarazione di conformità di cui all'art. 53 del T. U. 15. 6. 1959 n. 393.

TIPO DELLA STRUTTURA: a scocca portante.

Posti n. 2 (compreso il conducente) se munito di sellino e maniglia.
Il poggiapiedi è costituito dalla pedana.

DIMENSIONI
Lunghezza max . . . . m. 1.745
Larghezza max . . . . m. 0,710
Passo (a scarico) . . . . m. 1,180
Altezza max . . . . m. 1,020

PESI
Tara (Kg. 93 + Kg. 70 conducente) . . . Kg. 163
N. B. - Il peso sulla ruota posteriore non deve superare Kg 190

SOSPENSIONI: molle elicoidali a flessibilità variabile ed ammortizzatori idraulici a doppio effetto.

RUOTE con cerchio da 2,15".

Pneumatici { anteriore 3.50" × 8"; posteriore 3.50" × 8"

FRENI v. retro.

IMPIANTO ELETTRICO

Magnete volano: Volt 6 - Watt 35
Batteria : Volt 6 - Ah 7

Dispositivi illuminazione e segnalazione: Proiettore ∅ 115; lampade 6V - 25/25 W; 6V - 3W.

Fanale posteriore (a luce rossa) con luce di posizione, indicatore d'arresto e luce targa; lampade 6V - 3W; 6V - 10W; catadiottro posteriore.

Avvisatore acustico.

MOTORE
Denominazione: . . . . VBB 1 M
Funzionamento: a ciclo Otto, con miscela benzina-olio.
Tempi . . . . n. 2
Cilindri . . . . n. 1
Diametro . . . . mm. 57
Corsa . . . . mm. 57
Cilindrata totale . . . . cmc. 145,45
Potenza fiscale . . . . Cv. 3
Rapporto di compressione 6,8
Potenza max effettiva . . . . . { Cv. 5,5 a giri/1' 5000

RAFFREDDAMENTO: ad aria forzata con ventilatore centrifugo.
FRIZIONE: a dischi multipli.
CAMBIO DI VELOCITÀ: comando con selettore a mano sul manubrio - n. 4 marce

Marce	Rapporto motore-cambio	Rapporti cambio	Rapporto totale motore-ruota	Velocità calcolata a n. giri max potenza Km/h
1	22/67	13/57	$\frac{22}{67} \cdot \frac{13}{57}$	25,72
2		17/52	$\frac{22}{67} \cdot \frac{17}{52}$	36,87
3		22/48	$\frac{22}{67} \cdot \frac{22}{48}$	51,84
4		27/42	$\frac{22}{67} \cdot \frac{27}{42}$	72,5

TRASMISSIONE (tipo): meccanica, ad ingranaggi sempre in presa.

PRESTAZIONI
- 1 Km. partenza da fermo: sec. 49" 25/100; Km/h 73,2
- 1 Km. lanciato . . . : sec. 41" 5/10; Km/h 87
- Velocità max effettiva : Km/h 87
- Consumo (norme CUNA) litri/100 Km.: 2,12

SERBATOIO: Capacità totale litri 7,7 di miscela benzina-olio.
SILENZIATORE (v. retro).

150

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

1

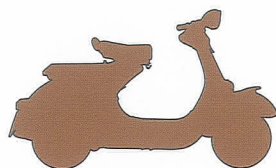
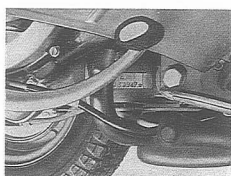
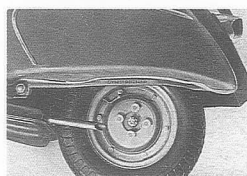
2

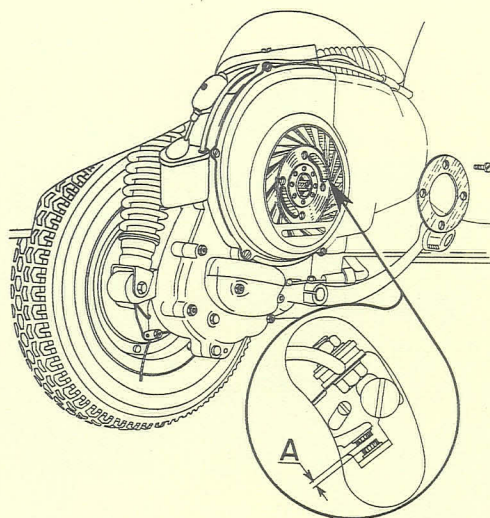
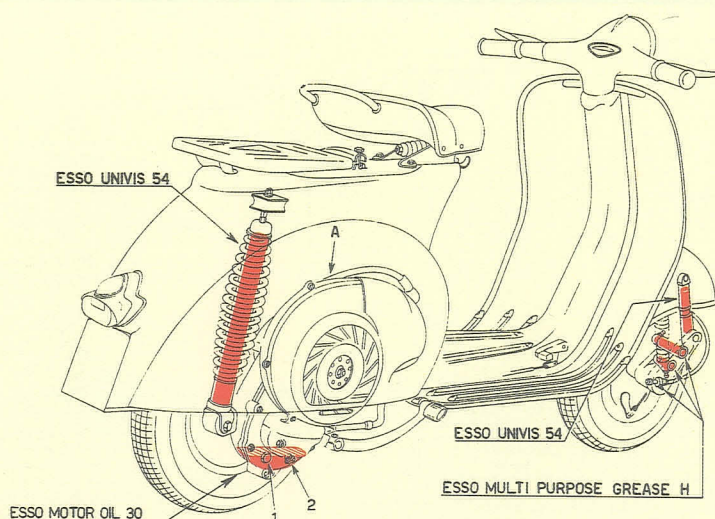
AVVERTENZA:

Una particolarità dell'impianto è quella di avere tutti i carichi (lampade e avvisatore acustico) collegati **in serie** rispetto alle bobine del volano, mentre i dispositivi di commutazione sono in **derivazione** rispetto ad essi; pertanto l'accensione delle luci ed il funzionamento dell'avvisatore acustico avvengono **per apertura** (anzichè per chiusura) dei relativi contatti di comando.

3

1963
150

Colore:
Blu medio
Codice Max Meyer:
1.298.7213
Copriventola
Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer
1.268.0983

Antiruggine:
Nocciola
Codice Max Meyer:
3000M

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VBB2T 146001
(inizio produzione)
VBB2T 280148

Registrazione apertura puntine platinate (tra 0,3 e 0,5 mm).

Lubrificazione.

1963
Vespa **150GL**

1963

Motore
È derivato dal modello VBB1. Il carburatore è un Dellorto SI20/17D. Cambiano i rapporti che si adeguano alla ruota da 10". Cambia il gruppo termico che mantiene lo stesso alesaggio e corsa.
Il pistone è bombato, sparisce il deflettore, la testa è ad alta turbolenza. Con queste innovazioni il veicolo migliora sia in coppia che in prestazioni.

Telaio
Il veicolo è la versione lusso del modello 150, con una linea rivoluzionaria. Le grandi sacche sono più squadrate così come il parafango. Le guarnizioni sono di dimensioni maggiori e di nuovo disegno. La sella biposto era disponibile come optional. Ruote maggiorate a 10", tamburi e freni uguali alla GS VS5 del 1959.
Il manubrio è fuso in lega leggera ed il faro ha una forma trapezoidale, per la prima volta è aperto nella

parte bassa con il manicotto del cambio e del gas a vista.
Questi sono coperti da due parapolvere in lamiera verniciata dello stesso colore della Vespa, fissati da 4 viti da 8 mm a testa bombata in alluminio, che una volta tolte, permettono di montare le staffe del parabrezza con bulloni in acciaio. Si tratta di un nuovo sistema di montaggio del parabrezza. E' parte integrante dello scudo anteriore più aerodinamico, la calandra copristerzo dove viene alloggiato il claxon. Il parafango anteriore è più ampio per adattarsi alla ruota di maggiori dimensioni, il fregio è più evidente. Ai lati due modanature in alluminio anticorodal coprono sulla parte destra i bulloni fissaggio parafango. Lo stesso motivo si ripete sulle sacche posteriori. E' montato di serie il gancio borsa in fusione di alluminio, nella parte superiore del telaio, sotto la sella. Lo scudetto Piaggio è in plastica trasparente. La scritta "Vespa GL" ha una nuova grafica di

1963

colore blu scuro come il coprisella e la maniglia passeggero che è in acciaio ricoperto di plastica. Il gruppo ottico che richiama la forma squadrata del veicolo, ha una cornice cromata, marcata Siem. Anche il fanalino posteriore, rettangolare cromato, si adegua alla nuova linea. Il claxon, a corrente continua, è dello stesso tipo montato sul VS5 del 1959. La guarnizione, di nuova forma, è grigia.

Lo scudo anteriore ha il bordo in alluminio anticorodal.

Anche questa, come la Vespa 50, monta il nuovo antifurto Neiman.

Trattamenti galvanici

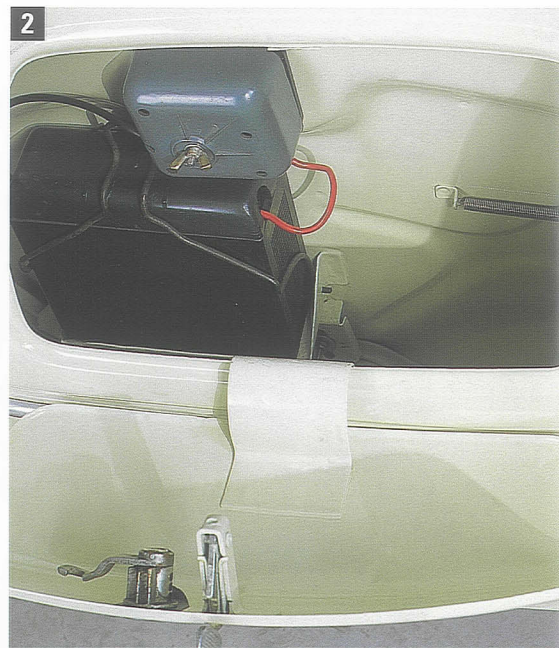
Cromatura: viti leve freno/frizione, claxon, fanalino posteriore, ghiera faro anteriore, linguetta copripolvere antifurto sterzo, serratura bauletto.

Zincatura: cavalletto e staffe, molla sospensione anteriore, dadi cerchi e ruota e bulloneria in genere.

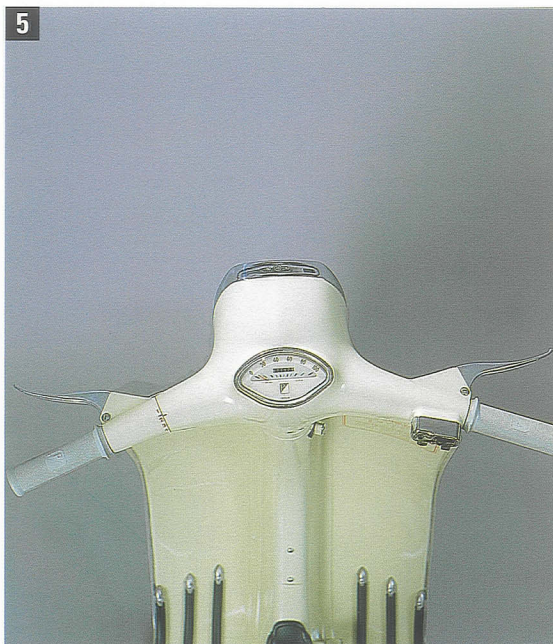
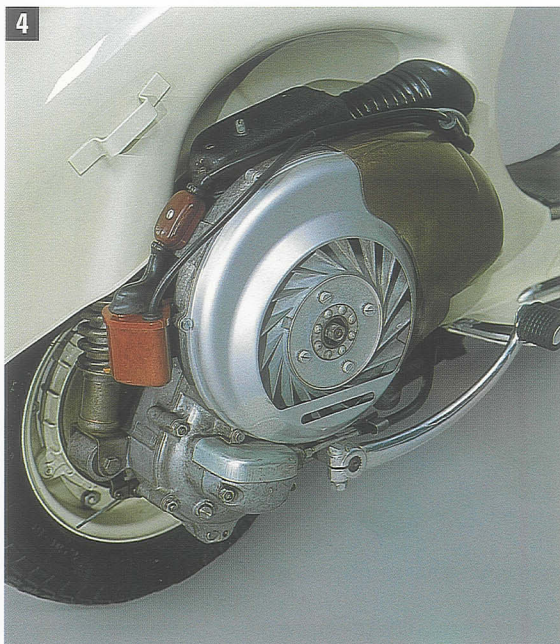
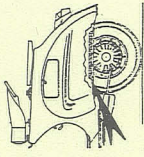
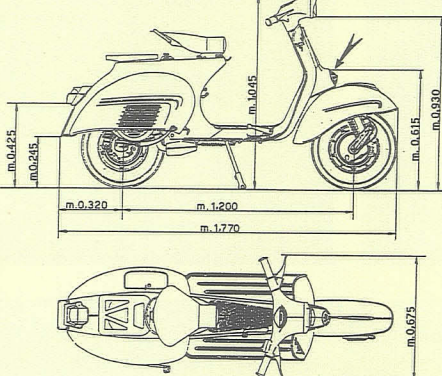
1 Vista anteriore con il nuovo faro trapezoidale.

2 Interno sacca porta attrezzi.

3 Pedale freno con l'innovativo soffietto parapolvere al cavo freno.

150GL

Fosfatizazzione: ammortizzatore e molla sospensione posteriore, molla cavalletto, bulloneria motore, cuffia copricilindro.
Lucidatura a specchio: leve freno/frizione, pedale freno, gancio cofano motore, modanature sacche e parafango, crestina parafango, coprimozzo, leva messa in moto, gancio borsa, leva rubinetto miscela, bordo scuro.

Le borchiette copridadi mozzi e i listelli tappetino centrale sono di acciaio inox.
Il numero di telaio si trova sul telaio nella parte posteriore sinistra sotto la sacca porta attrezzi.

Il numero di motore si trova sulla traversa motore all'altezza del tubo di scarico.

4 Vista 3/4 posteriore del motore.

5 Vista dei comandi.

6 Adesivo con norme per il rodaggio.

1963

Caratteristiche

Mod. I.G.M. 405

PIAGGIO & C. S. p. A.
GENOVA

MOTOCICLO
VESPA G. L. MOD. VLA

ANNO
1962

Omologato dal Ministero dei Trasporti - Ispettorato Generale Motorizzazione Civile e T. C. - Certificato n. 2878 OM in data 8 novembre 1962
È autorizzato il rilascio della dichiarazione di conformità di cui all'art. 53 del T. U. 15. 6. 1959 n. 393.

PUNZONATURA (caratteri e grandezza al vero)

* N.B. - Il rilascio della prima dichiarazione di conformità è avvenuto con il veicolo avente il n. VLA 1T 01001 di telaio.
L'ultima dichiarazione di conformità si riferisce al veicolo avente il n. di telaio.
(Verrà reso noto a produzione ultimata).

m.0,425 · m.0,245 · m.0.320 · m.1.200 · m.1.770 · m.1,045 · m.0,615 · m.0,930 · m.0,675

IGM2878.0M
VLA1T
☆0123456789☆
(* vedere N.B.)

Posizione stampigliatura sulla scocca

TIPO DELLA STRUTTURA: a scocca portante.
Posti n. 2 (compreso il conducente).
Il poggiapiedi è costituito dalla pedana.

DIMENSIONI

Lunghezza max	m. 1,770
Larghezza max	m. 0,675
Passo (a scarico)	m. 1,200
Altezza max	m. 1,045

PESI

Peso a vuoto Kg. 100 + Kg. 70	Kg. 170
Peso complessivo (2 persone)	Kg. 240

SOSPENSIONI: molle elicoidali a flessibilità variabile ed ammortizzatori idraulici a doppio effetto.

RUOTE con cerchio da 2.10"

Pneumatici { anteriore : 3.50 10" ; posteriore: 3.50 - 10"

FRENI v. retro.

IMPIANTO ELETTRICO
Magnete volano: Volt 6 - Watt 35
Batteria : Volt 6 - Ah 7
Dispositivi illuminazione e segnalazione: proiettore con lampade 6 V - 25/25 W; 6 V - 3 W.
Fanale posteriore (a luce rossa con luce di posizione, indicatore d'arresto e luce targa): lampade 6 V - 3 W; 6 V - 10 W; catadiottro posteriore.
Avvisatore acustico situato sul copristerzo (ved. freccia).

MOTORE

• Denominazione:	VLA 1 M
• Funzionamento:	a ciclo Otto, con miscela benzina-olio.
• Tempi	n. 2
• Cilindri	n. 1
• Diametro	mm. 57
• Corsa	mm. 57
• Cilindrata totale	cmc. 145,45
Potenza fiscale	Cv. 3
Rapporto di compressione	7,2
• Potenza max effettiva I. G. M.	Cv. 6,25 a giri/1' 5000

RAFFREDDAMENTO: ad aria forzata con ventilatore centrifugo.
FRIZIONE: a dischi multipli.
CAMBIO DI VELOCITÀ E TRASMISSIONI:
n. 4 marce con comando sul manubrio sul lato sinistro.
• Trasmissione primaria: motore - cambio. z: 22/67 = 1: 3,045

Cambio di velocità:		
prima	z: 12/57	= 1: 4,750
seconda	z: 16/54	= 1: 3.375
terza	z: 20/49	= 1: 2,450
quarta	z: 25/45	= 1: 1,800

Velocità calcolata al n° giri di massima potenza Km/h 70,32
Rapporto totale motore - ruota = 1: 5,481
TRASMISSIONE (tipo): meccanica ad ingranaggi sempre in presa.

PRESTAZIONI			
partenza da fermo	col solo pilota sec.	51	Km/h 70
	con due persone sec.	53,4	Km/h 67,2
lanciato	col solo pilota sec.	44,6	Km/h 80,8
	con due persone sec.	44,8	Km/h 80,5
Velocità max effettiva	norme CUNA sec.	39,8	Km/h 90,4
Consumo	con una persona, norme CUNA		l/100 Km: 2
	con due persone, norme CUNA		l/100 Km: 2,4

SERBATOIO: capacità totale litri 7,7 di miscela benzina - olio.
SILENZIATORE: (v. retro).

• Caratteristiche essenziali la cui modifica comporta la necessità di una nuova omologazione (art. 225 del D.P.R. 30 - 6 - 1959 n. 420).

150GL

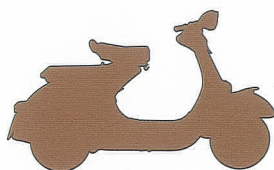
Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

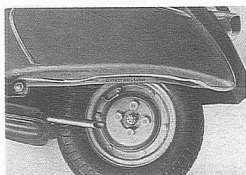
1 Comandi.

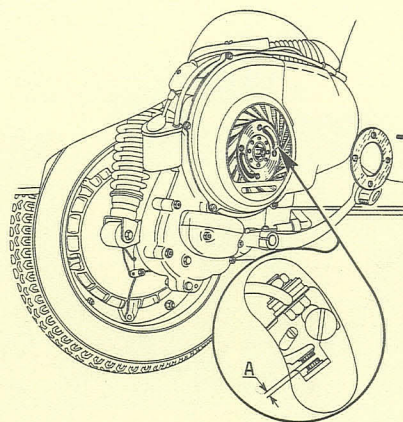
2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

1963
150GL

Colore:
Avorio
Codice Max Meyer:
1.298.3909
Copriventola
Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983

Antiruggine:
Nocciola
Codice Max Meyer:
3000M

Posizione numero motore

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VLA1T 01001
(inizio produzione)
VLA1T 080855
(fine produzione)

4

Registrazione apertura puntine platinate (tra 0,3 e 0,5 mm).

5

Lubrificazione.

1964

Vespa 50

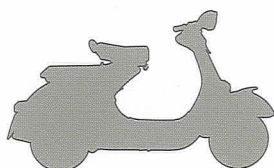
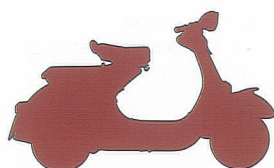
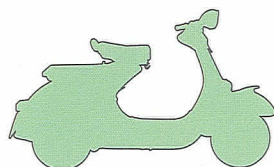
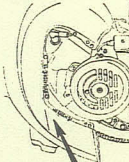
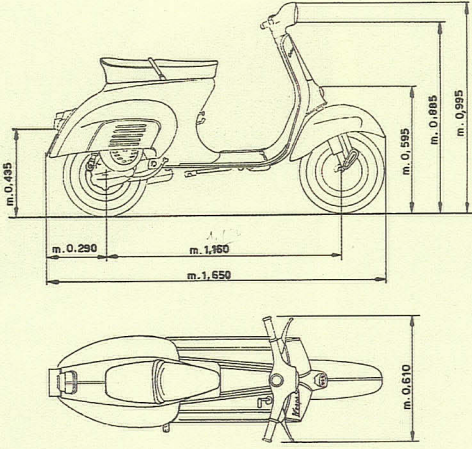
1964

Motore
Uguale al modello 50 V5A1 del 1963.

Telaio
Uguale al modello 50 V5A1 del 1963.

Trattamenti galvanici
Uguale al modello 50 V5A1.
Il numero motore e il numero telaio sono nella stessa posizione del modello precedente.

Sul veicolo fotografato è stato montato come optional il contachilometri.

1964

Colore:
Grigio ametista
Codice Max Meyer:
1.298.8710

Colore:
Rosso
Codice Max Meyer:
1.298.5847

Colore:
Verde
Codice Max Meyer:
1.298.6301

Il tubo sterzo, mozzo e copriventola, cerchi ruote sono verniciate in alluminio solo per i modelli di colore grigio ametista e rosso
Codice Max Meyer:
1.268.0983

Antiruggine:
Grigio
Codice Max Meyer:
8012M

Mod. I.G.M. 405

PIAGGIO & C. S.p.A. GENOVA

MOTOCICLO
"VESPA 50 S MOD. V5SA"

ANNO
1963

Aggiornato al mese di Giugno 1965

Omologato dal Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile - Ispettorato Generale Motorizzazione Civile e T. C. - Certificato n. 3312 OM in data 13 Settembre 1963.
È autorizzato il rilascio della dichiarazione di conformità di cui all'art. 53 del T. U. 15. 6. 1959 n. 393.

PUNZONATURA (caratteri e grandezza al vero)

* TIPO DELLA STRUTTURA: a scocca portante.
Posti n. 2 (compreso il conducente).
Il poggiapiedi è costituito dalla pedana.

DIMENSIONI
Lunghezza max . . . . m. 1,650
Larghezza max . . . . m. 0,610
* Passo (a scarico) . . . . m. 1,160
Altezza max . . . . m. 0,995

PESI
Peso a vuoto (Kg. 74 + Kg. 70 conducente) = Kg. 144
* Peso complessivo (2 persone) = Kg. 214

SOSPENSIONI: molle elicoidali ed ammortizzatori idraulici a doppio effetto.
RUOTE con cerchio da 2.10".
Pneumatici { anteriore : 3.00 - 10" / posteriore: 3.00 - 10"
* FRENI v. retro.

IMPIANTO ELETTRICO
Magnete volano: Volt 6 - Watt 30
Dispositivi illuminazione e segnalazione: proiettore Ø 105 mm.; lampade 6 V - 25/25 W e 6 V - 10 W.
Fanale posteriore (a luce rossa, con luce di posizione, indicatore d'arresto e luce targa): lampade 6 V - 5 W, 6 V - 15 W; catadiottro posteriore.
Avvisatore acustico situato sul copristerzo

MOTORE
* Denominazione: . . . . V5SA 1 M
* Funzionamento: a ciclo Otto, a miscela benzina-olio.
* Tempi . . . . n. 2
* Cilindri . . . . n. 1
* Diametro . . . . mm. 38,4
* Corsa . . . . mm. 43
* Cilindrata totale . . . . cmc. 49,77
Potenza fiscale . . . . Cv. 1
Rapporto di compressione 7,2
* Potenza max effettiva . . . . { Cv. 2,6 / a giri/1' 5800

RAFFREDDAMENTO: ad aria forzata, con ventilatore centrifugo.
FRIZIONE: a dischi multipli.
CAMBIO DI VELOCITÀ E TRASMISSIONI:
N. 4 marce con comando sul manubrio sul lato sinistro.
* Trasmissione primaria: motore - cambio 14/69.

Cambio di velocità:			Rapp. totali
prima	z:	10/60	29,57
seconda	z:	15/54	17,74
terza	z:	21/49	11,5
quarta	z:	26/43	8,15

* Velocità calcolata al n° giri di massima potenza: Km/h 53,7
Rapporto totale motore - ruota = 1/8,15
TRASMISSIONE (tipo): meccanica ad ingranaggi sempre in presa.

PRESTAZIONI: 1 Km.			
partenza da fermo	col solo pilota (CUNA)	Km/h	53,5
	con due persone	Km/h	47,8
lanciato	col solo pilota (CUNA)	Km/h	60,6
	con due persone	Km/h	57
Consumo	con due persone (norme CUNA)	l/100 Km:	1,67

SERBATOIO: capacità totale litri 5,2 di miscela benzina-olio.
SILENZIATORE: (v. retro).

* Caratteristiche essenziali la cui modifica comporta la necessità di una nuova omologazione (art. 225 del D.P.R. 30-6-1959 n. 420).

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

Figg. 19 - 20 - Installazione impianto elettrico sulla moto (fig. di pag. 36) e schema dei collegamenti (fig. della presente pagina).

Fig. 21 - Posizioni del commutatore

0. Tutto spento - **1.** Luci del proiettore e fanalino - **A.** Deviatore per luci proiettore - **B.** Pulsante per clacson - **M.** Pulsante di massa.

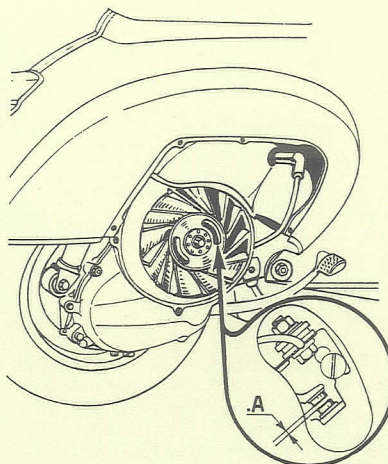
1964
50

Posizione numero motore

Registrazione apertura puntine platinate (tra 0,3 e 0,5 mm).

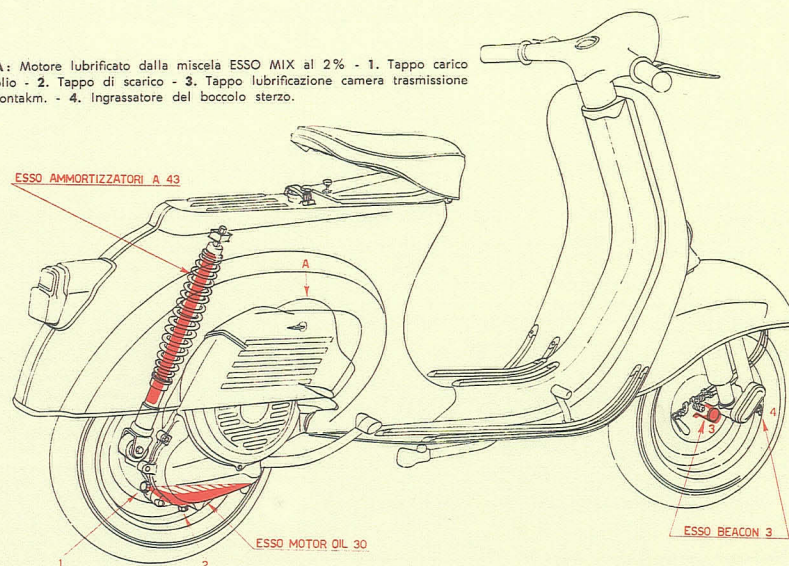
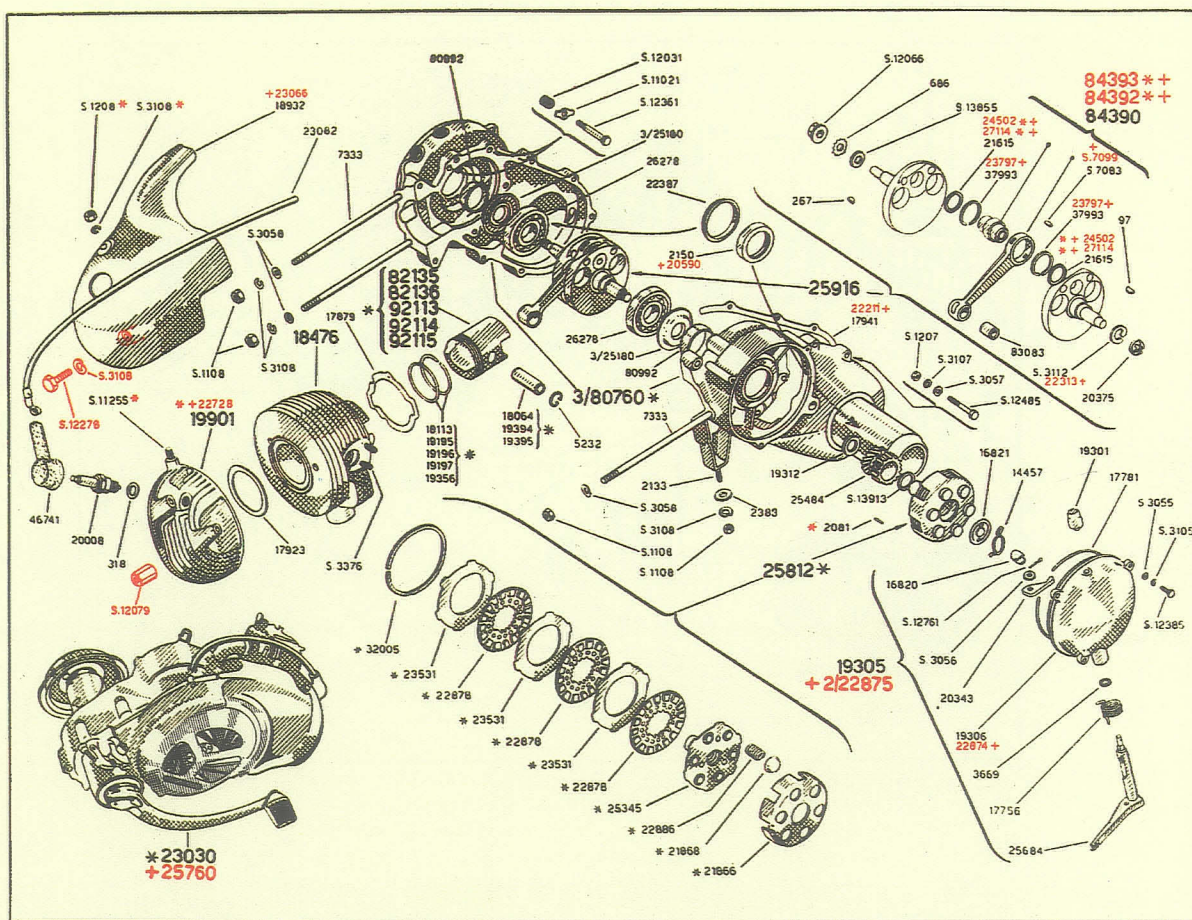
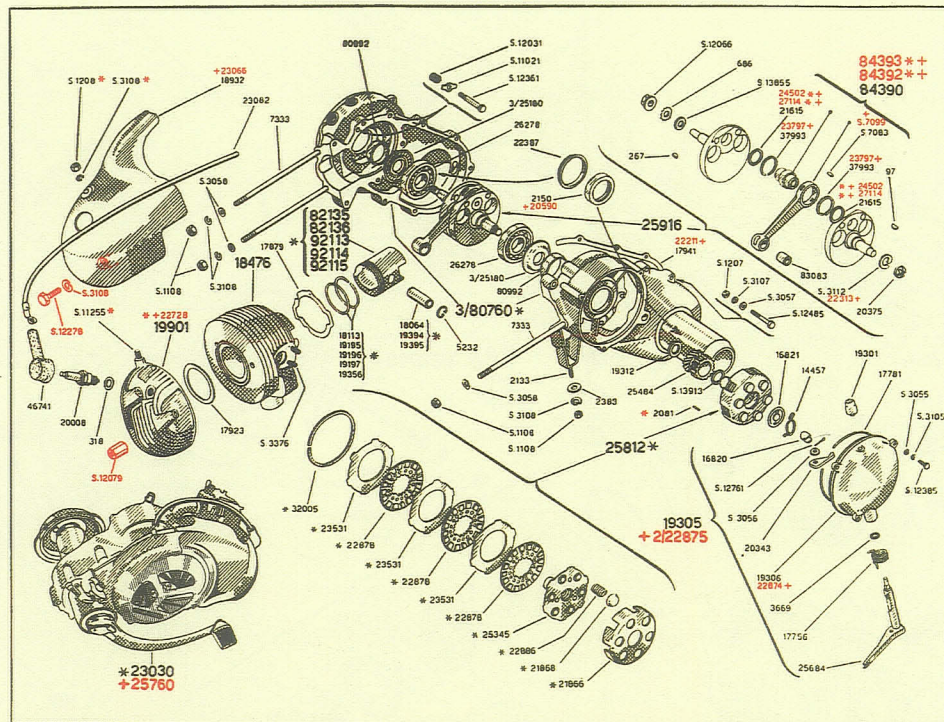
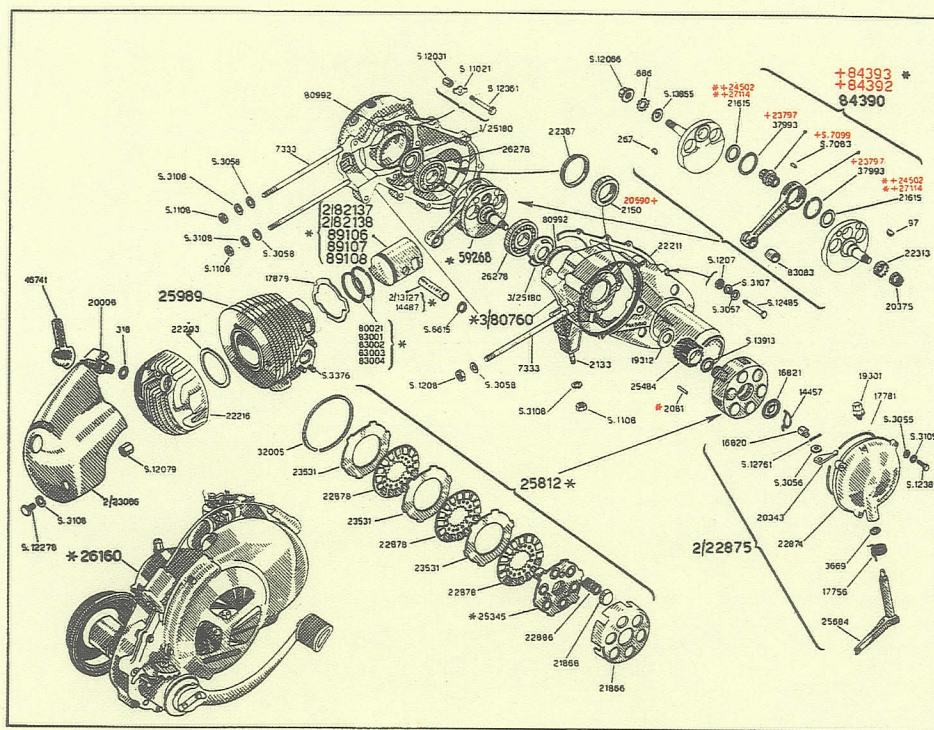
Posizione numero telaio

Lubrificazione.

Dato matricolare:
V5A1T 6961 (inizio prod.)
V5A1T 61346

Motori

T. I

Vedere retro — T. S. V. P. — Turn over, please — Ver detrás.

1° Gruppo: MOTORE
1er Ensemble: MOTEUR
1st Group: ENGINE
1er Grupo: MOTOR

Carter - Albero motore - Frizione - Cilindro
Carter - Arbre moteur - Embrayage - Cylindre
Crankcase - Csankshaft - Clutch - Cylinder
Carter - Cigüeñal - Embrague - Cilindro

T. I
1° Gruppo: MOTORE — Carter - Albero motore - Frizione - Cilindro
1er Ensemble: MOTEUR — Carter - Arbre moteur - Embrayage - Cylindre
1st Group: ENGINE — Crankcase - Csankshaft - Clutch - Cylinder
1er Grupo: MOTOR — Carter - Cigüeñal - Embrague - Cilindro
84393 * +
84392 * +
84390
82135
82136
92113
92114
92115
18476
19901
25916
3/80760 *
25812 *
19305
+ 2/22875
* 23030
+ 25760
Vedere retro — T. S. V. P. — Turn over, please — Ver detrás.

1956

T. I

1° Gruppo: MOTORE Carter - Albero motore - Frizione - Cilindro
1er Ensemble: MOTEUR Carter - Arbre moteur - Embrayage - Cyllindre
1st Group: ENGINE Crankcase - Crankshaft - Clutch - Cylinder
1er Grupo: MOTOR Carter - Cigüeñal - Embrague - Cilindro

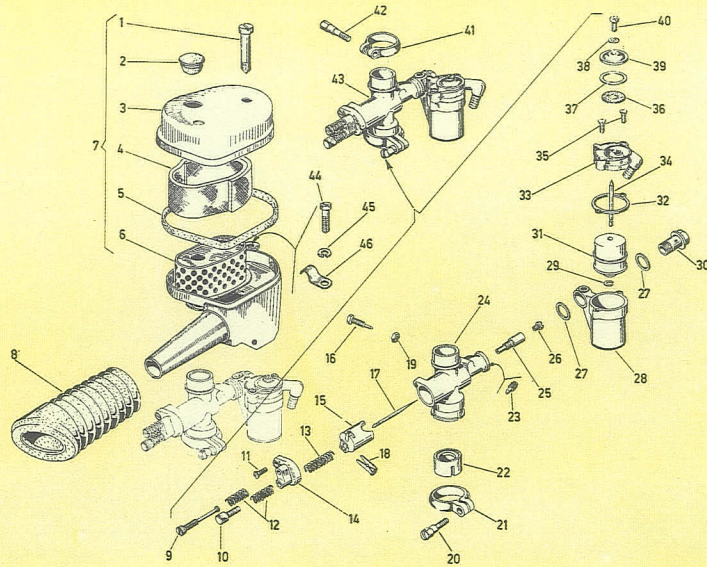
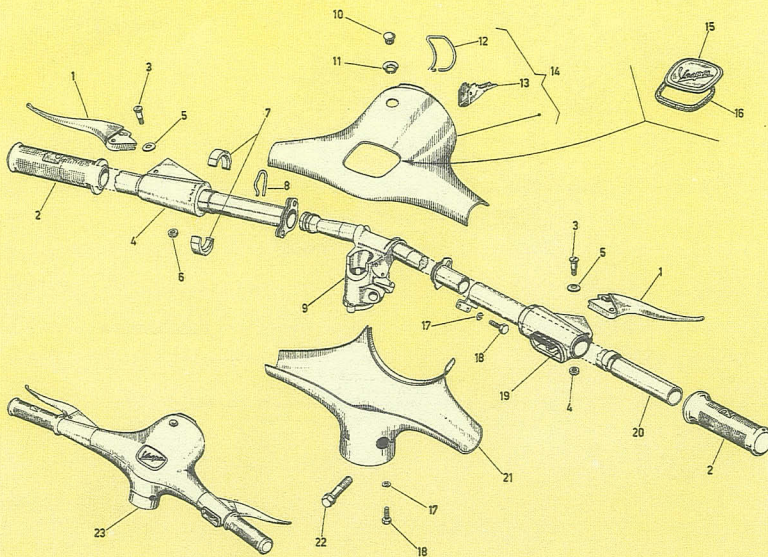
Vedere retro — T. S. V. P. — Turn over, please — Ver detrás.

— 5 —

1956
1957
1958
1959

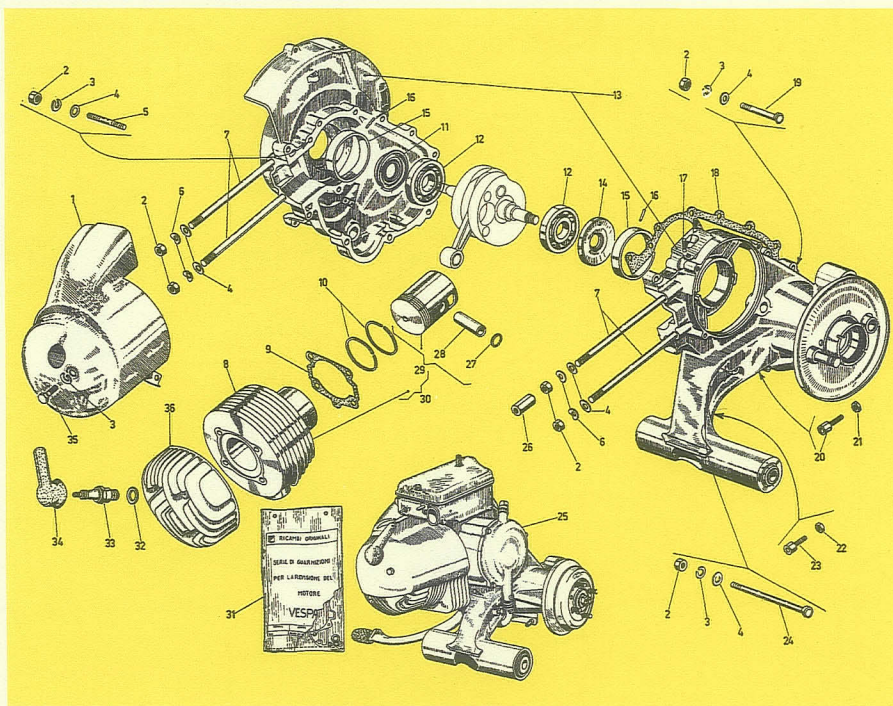
T. VI

Mod. VL1 - VL2 - VL3
VB 1 - VGL 1
Carburatore - Depuratore
Carburateur - Filtre à air

T. VI/1
Carburettor - Air cleaner
Carburador - Depurador
Mod. VNA
T. XIV/1
Handlebars
Manillar
Mod. VNA - VNB 1
VNB 2

1960

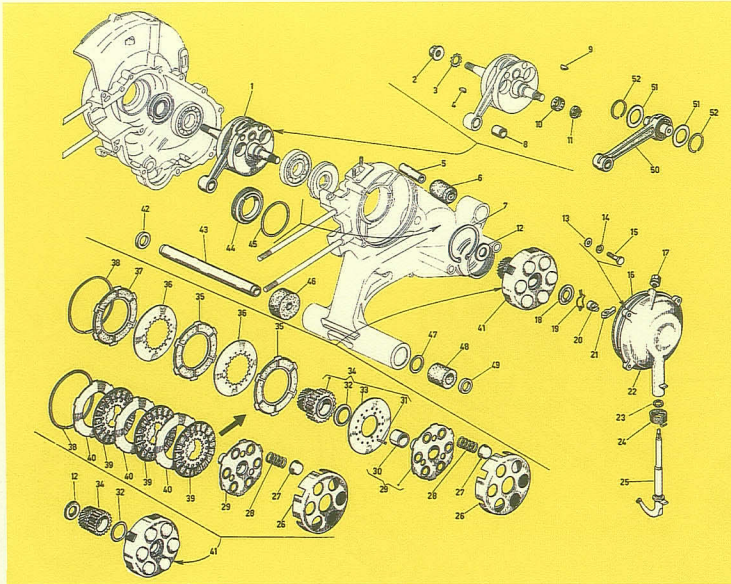
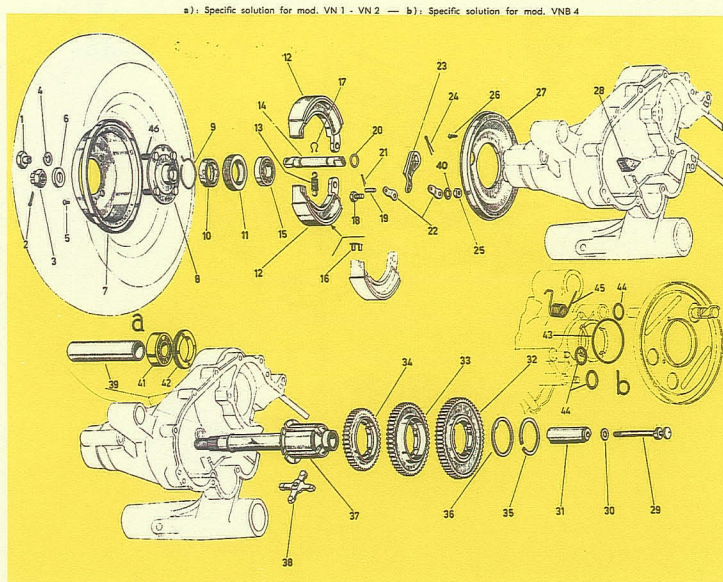
1961

1962

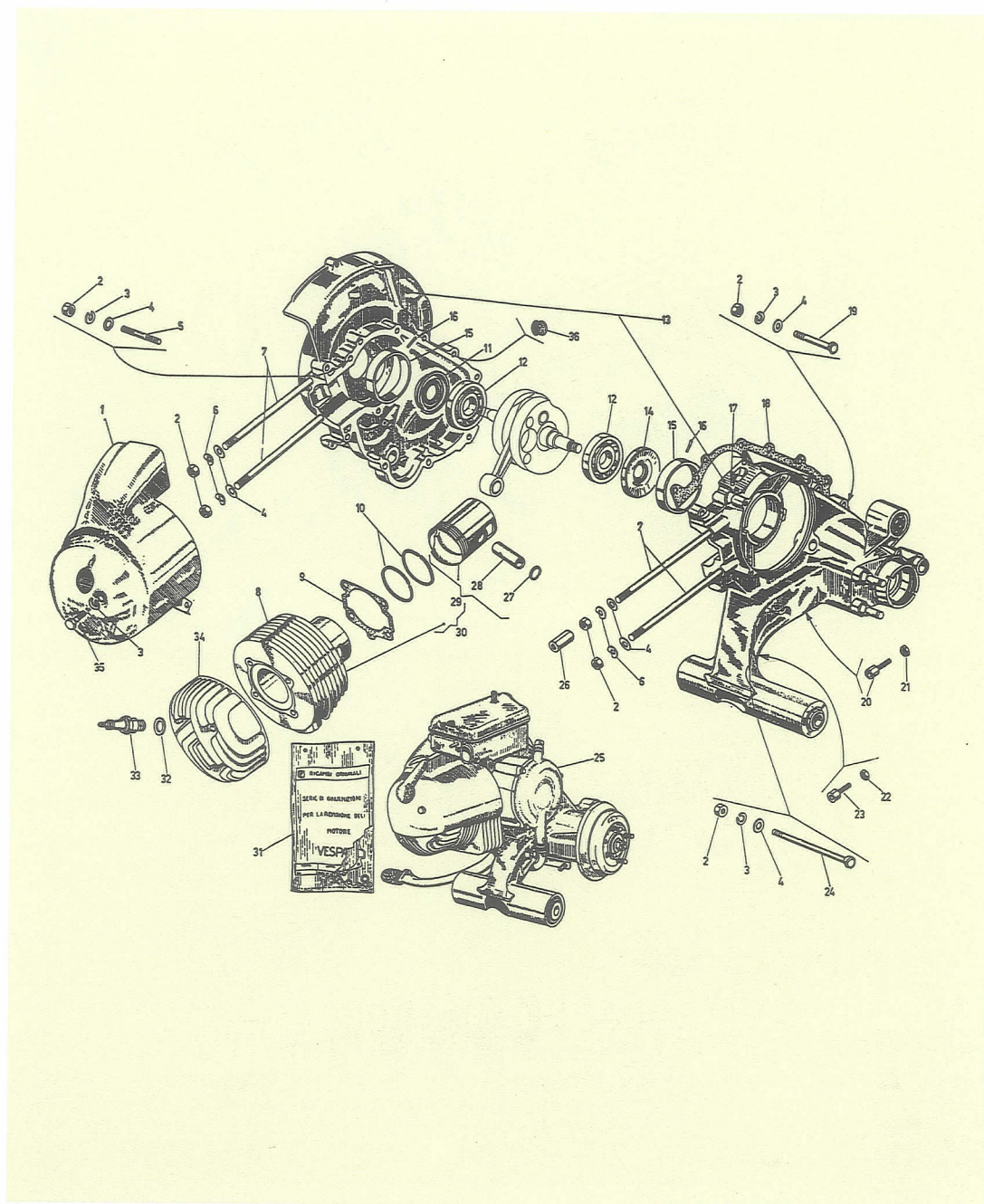
1959
1960

125 VNB1

125 VNB2

125 VNB3

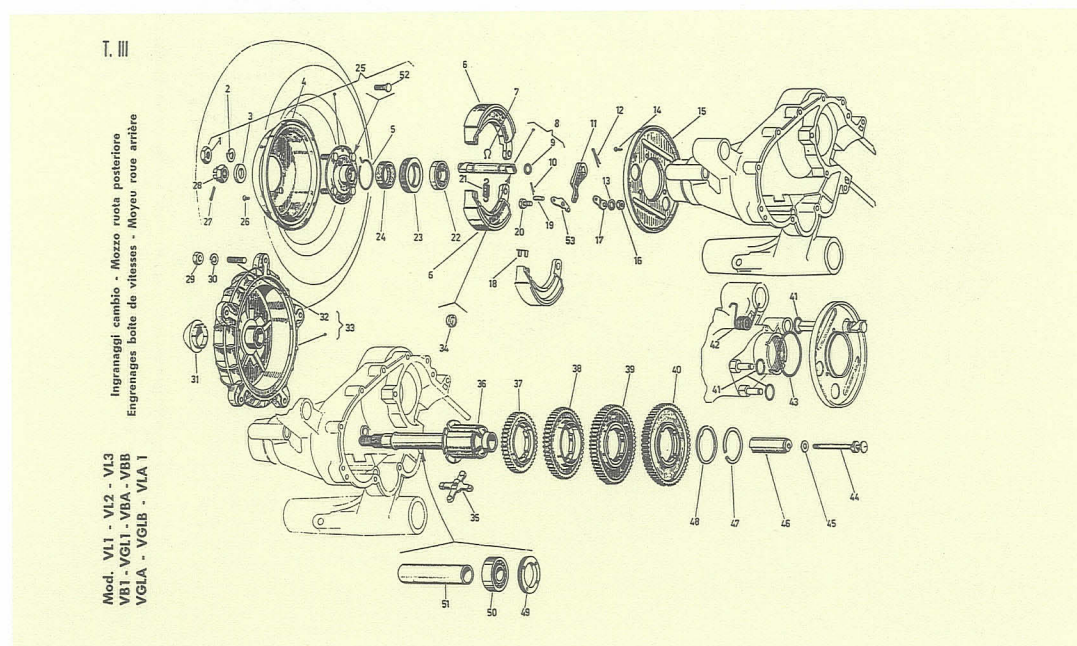
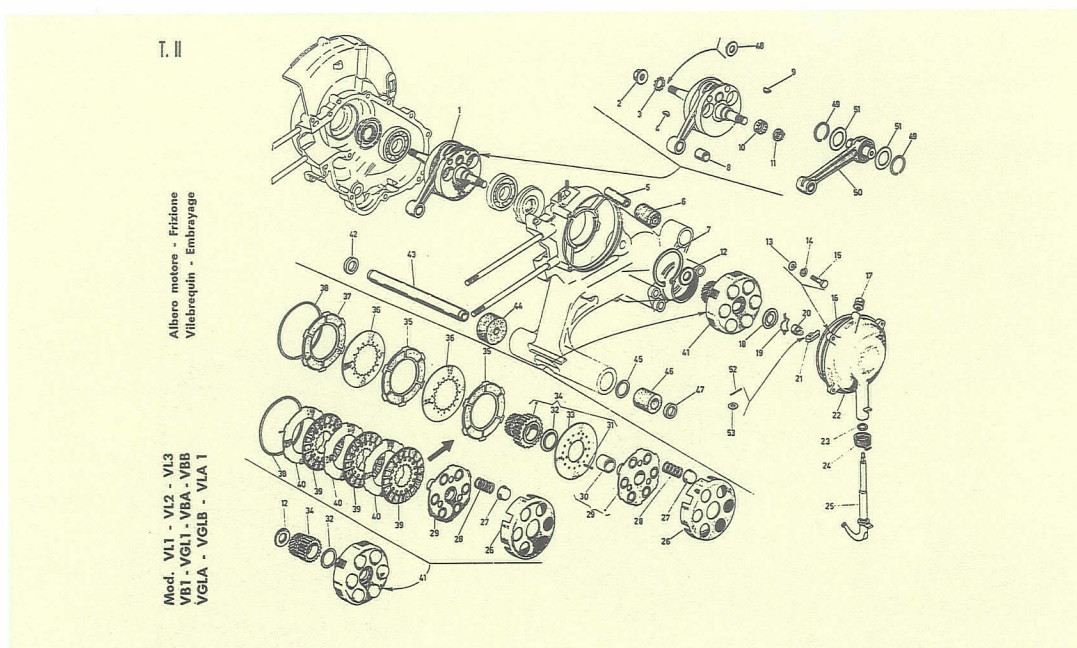
150

1961

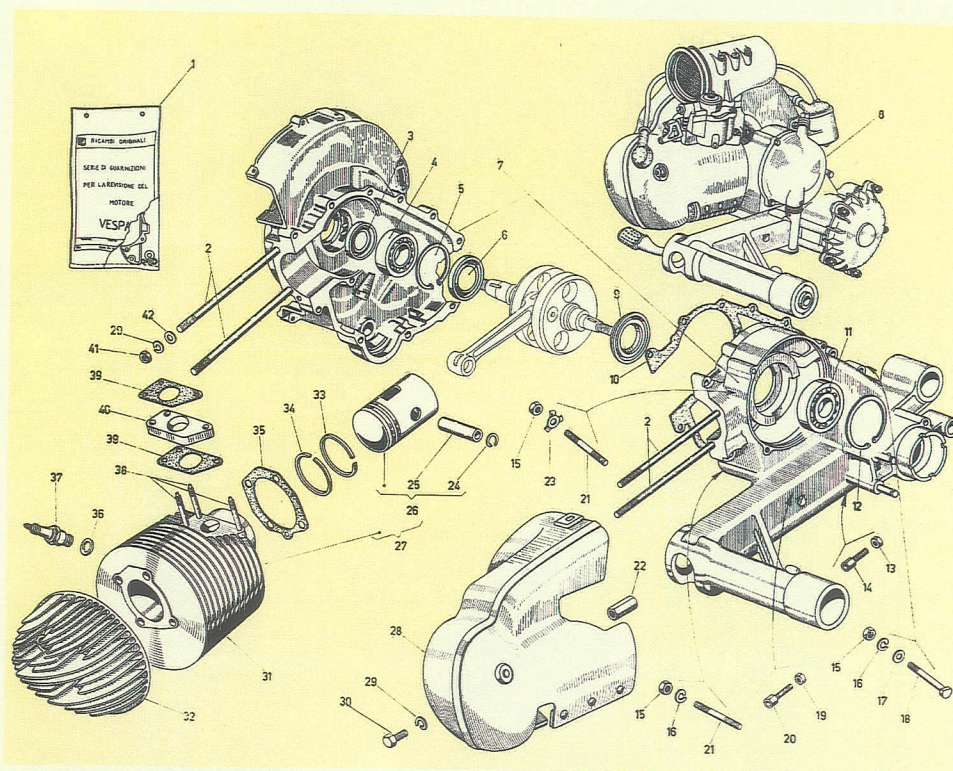
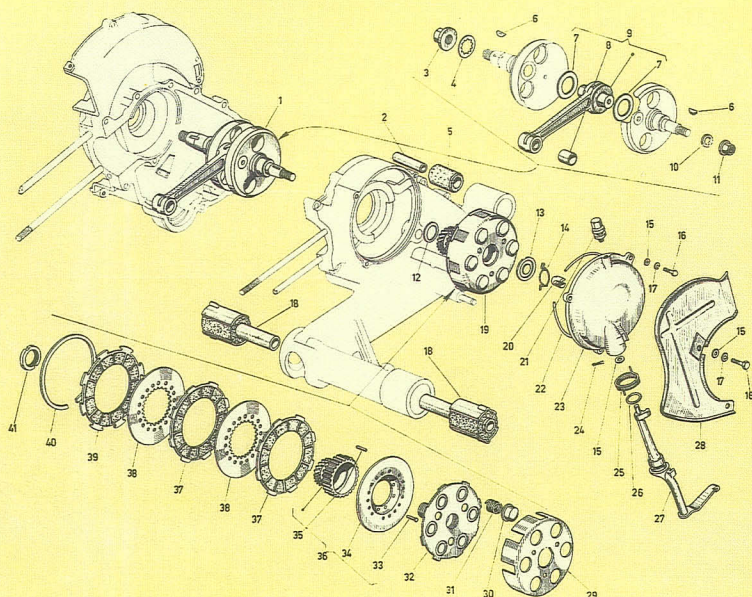
1963

1963

Motore

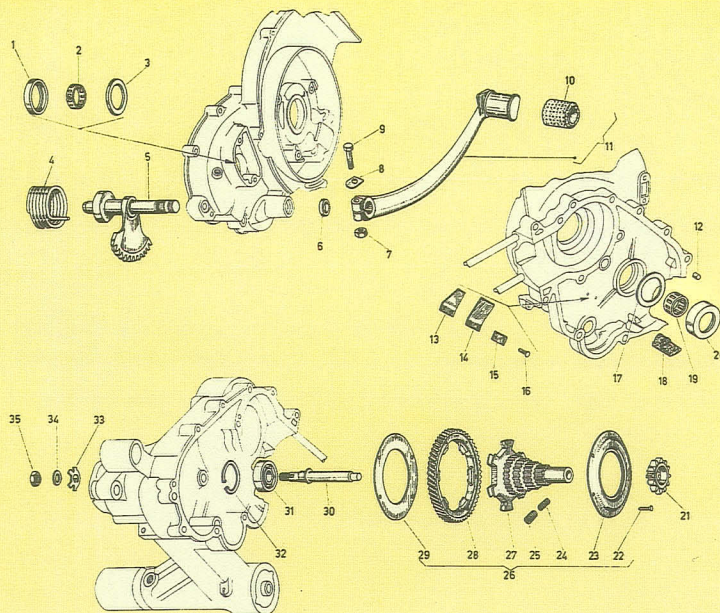
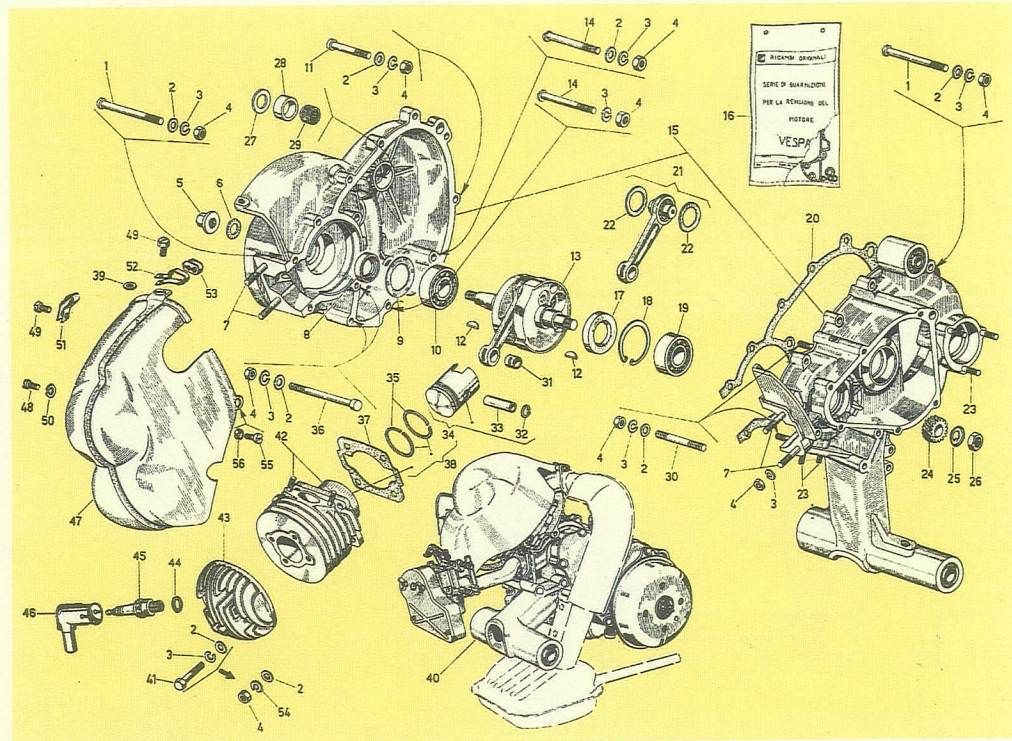
125
VBB1

125
VNB4
VNB5

150
VBB2
VGL

1962

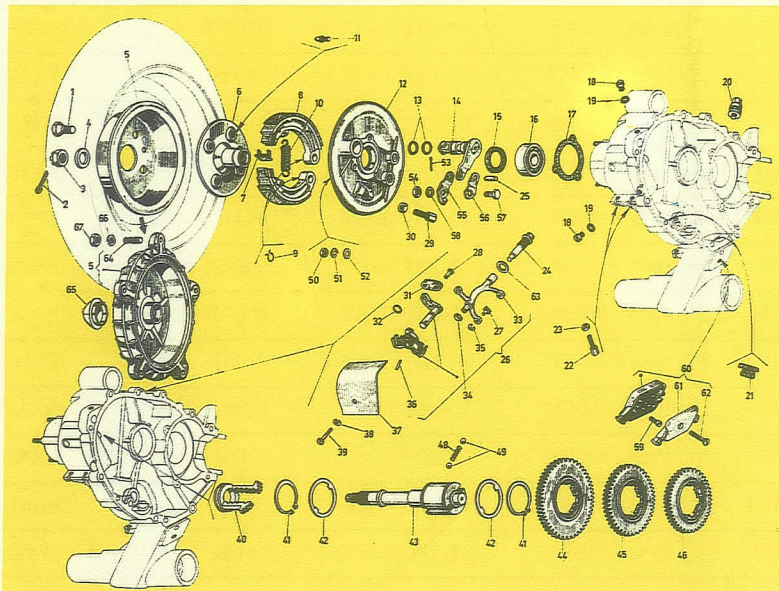
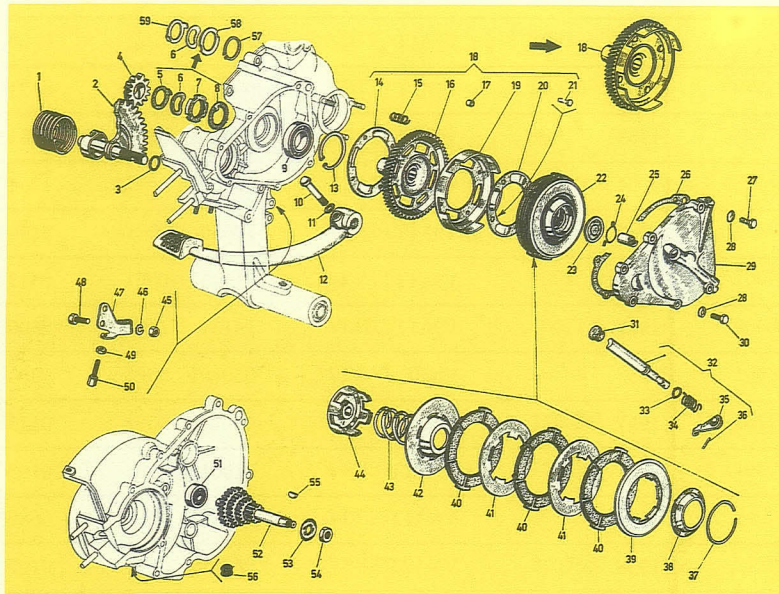
T. I/1
Crankcase - Cylinder
Carter - Cilindro
Mod. VSB 1
RICAMBI ORIGINALI
SERIE DI GUARNIZIONI PER LA REVISIONE DEL MOTORE
VESPA

T. II/1
Crankshaft - Clutch
Cigüeñal - Embrague
Mod. VS 5 - VSB 1

T. III/1
Spring gear - Kickstarter
Engranaje elástico - Palanca puesta en marcha
Mod. VSB 1

T. I/1
Crankcase - Cylinder
Carter - Cilindro
Mod. VSB 1

T. II/1
Mod. VS 5 - VSB 1
Crankshaft - Clutch
Cigüeñal - Embrague
T. III/1
Mod. VSB 1
Spring gear - Kickstarter
Engranaje elástico - Palanca puesta en marcha

1963

1964

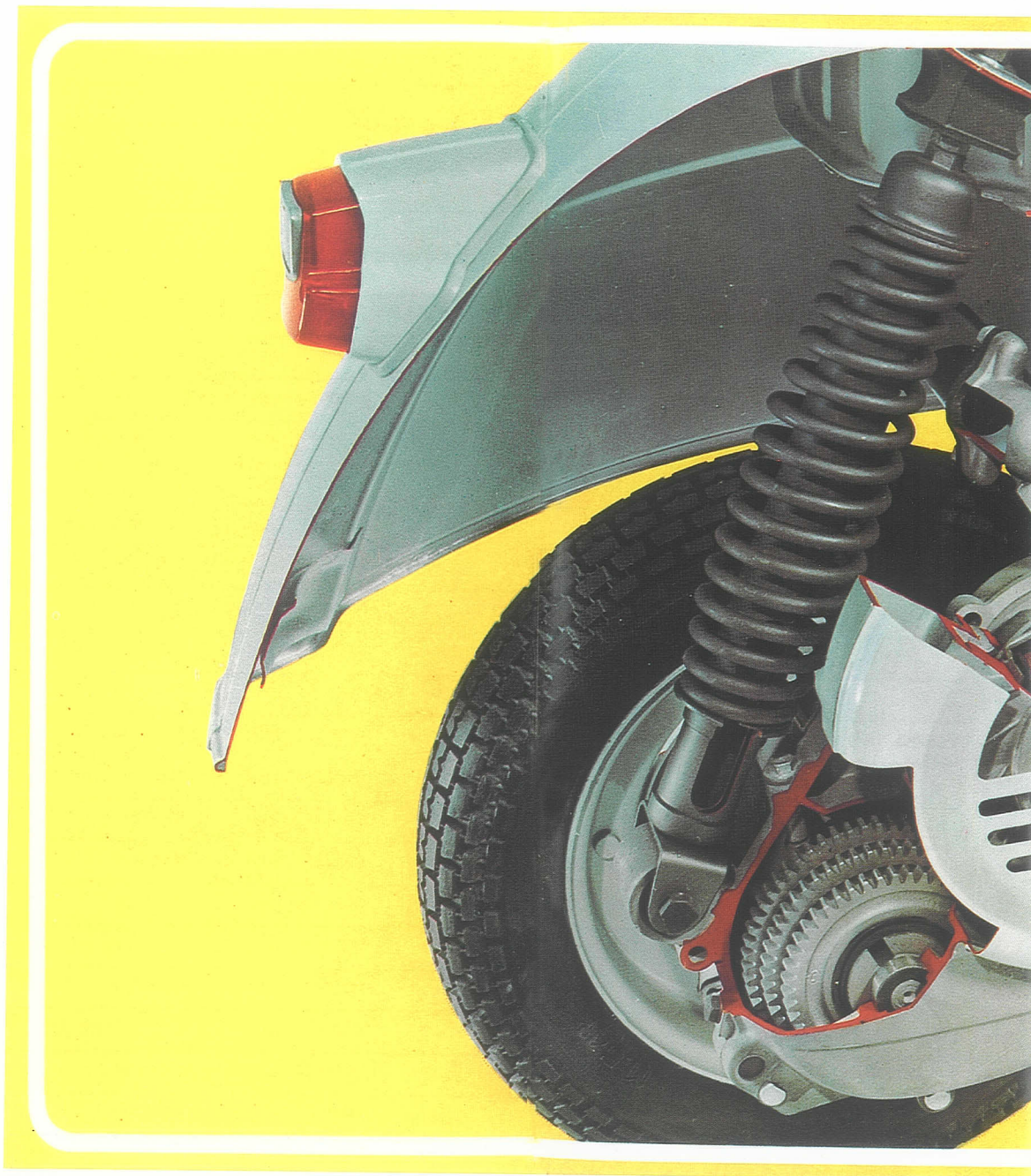
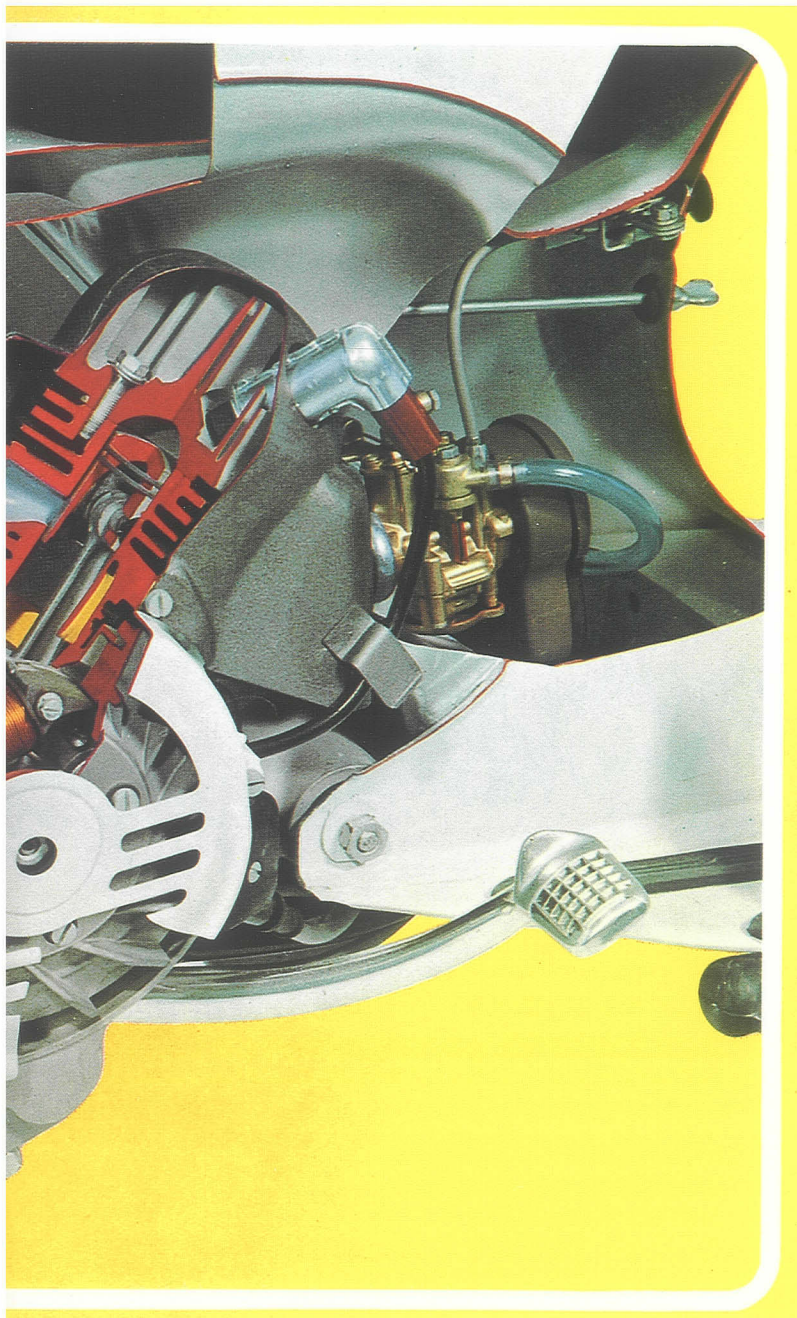
T. I Carter - Cilindro - Albero motore

Carter - Cylindre - Arbre moteur

Modello	Anno di produzione	Prefisso telaio	Inizio produzione	Fine produzione
VESPA 50/N	1963	V5A1T	1001	6960
	1964	V5A1T	6961	61346
VESPA 90	1963	V9A1T	1001	2984
	1964	V9A1T	2985	17549
	1965	V9A1T	17550	21544
	1966	V9A1T	21545	24130
	1967	V9A1T	24131	25000
VESPA 125	1956	VN2T	050101	096569
	1957	VN2T	096570	0125600
	1957	VNA1T	01001	010300
	1958	VNA1T	010301	068031
	1958	VNA2T	068032	0107007
	1959	VNA2T	0107008	0116431
	1959	VNB1T	01001	016275
	1960	VNB1T	016276	080686
	1961	VNB1T	080687	089850
	1961	VNB2T	01001	034699
	1961	VNB3T	034700	054414
	1962	VNB3T	054415	090395
	1962	VNB4T	090396	099700
	1963	VNB4T	099701	0136485
	1963	VNB5T	01001	07070
	1964	VNB5T	07071	043240
VESPA 150	1955	VL2T	17001	64970
	1956	VL2T	64971	93101
	1956	VL3T	93102	130693
	1957	VL3T	130694	132737

Riepilogo dati matricolari

Modello	Anno di produzione	Prefisso telaio	Inizio produzione	Fine produzione
VESPA 150	1957	VB1T	1001	55375
	1958	VB1T	55376	99700
	1958	VBA1T	1001	16515
	1959	VBA1T	16516	88519
	1960	VBA1T	88520	125040
	1960	VBB1T	1001	16070
	1961	VBB1T	16071	96683
	1962	VBB1T	96684	146000
	1962	VBB2T	146001	155712
	1963	VBB2T	155713	198232
	1964	VBB2T	198233	240757
	1965	VBB2T	240758	273260
VESPA 150 GL	1962	VLA1T	01001	05958
	1963	VLA1T	05959	057103
	1964	VLA1T	057104	078009
	1965	VLA1T	078010	080855
VESPA 150 GS	1956	VS2T	0013301	0023310
	1957	VS3T	0023311	0035310
	1958	VS4T	0035311	0047350
	1958	VS5T	0047351	0052363
	1959	VS5T	0052364	0070128
	1960	VS5T	0070129	00104731
	1961	VS5T	00104732	00127350
VESPA 160 GS	1962	VSB1T	001001	0029970
	1963	VSB1T	0029971	0048250
	1964	VSB1T	0048251	0061000

Esploso del motore della Vespa 50 prima serie.

Note

Chiave che ha accompagnato circa venti anni di Vespa con la caratteristica forma ovale con impresso il logo "Vespa" a rilievo

NOTA COLORI

I codici colori si riferiscono al colorificio Max Meyer.

Sui veicoli con vernice matallizzata si deve usare il tipo Bilux senza uso di trasparente né mescolato nel colore, né spruzzato a finitura.

Vanno usati il diluente della Max Meyer 1921-3205 o l'universale 1921-4320.

Sui veicoli con vernice pastello può essere usata anche la vernice del tipo Duralit-car (due componenti a lucido diretto).

Non utilizzare mai per nessun motivo il tipo Maxicar ossia il doppio strato con base opaca.

ERRATA CORRIGE:

La sella della VS1 (Vespa 150 GS 1955) è di colore verde molto scuro come i rivetti a bottone laterali alla sella e la serratura dello sportellino della sacca porta attrezzi non è di serie.

N.B.: I colori delle vernici rappresentate in questo volume sono indicativi. Per qualsiasi utilizzo si consiglia di visionare direttamente i campionari colori Max Meyer.

Ringraziamenti

Gli Autori ringraziano:

Paolo Penzo
Per la 125 VNB3 del 1962
Giancarlo Traica
Per la 150 VBB2 del 1963
Alessandro De Rossi
Per la 125 VNB4 del 1962
Leo Schiavo
Per la 160 GS VSB1 del 1963
Stefano De Rosa
Per la 150 GS VS5 del 1959
Massimo Marchetto
Per la 125 VN2 del 1956
Paolo Florio
Per la 160 GS VSB1 del 1962
Antonio Besutti
Per la 150 VBA1 del 1959
Gianni Rigobello
Per la 150 VBB1 del 1961
Fausto Ascari
Per la 150 GS VS2 del 1956
Giorgio Sivieri
Per la 125 VNB1 del 1960
Silvano Belelli
Per la 150 VS4 del 1958 e per i depliant originali

Un ringraziamento particolare a **Nicolò Pace** della **Max Meyer** che ha collaborato con il Registro Storico alla ricerca dei colori originali dei veicoli storici e a **Marcello Di Paolo** per aver messo a disposizione delle riprese fotografiche i suoi locali.